INTERVISTA WOLFF VA ALL'ATTACCO: SISTEMA FIA DA RIVEDERE IN FRETTA
AUTO SPRINT
n. 51
60 ANNIVERSARIO
Anno LX Settimanale, 21-27 dicembre 2021
(Italy only)
BE 6,00 € - MC, CÔTE D'AZUR 5,60 €
PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 €
CH CT 7,70 CHF CH 8,00 CHF
Caschi d'Oro 2021
56ª edizione
Volanti 2021
CASCHI E VOLANTI
ROSSA DA OSCAR
Nella serata di gala del nostro settimanale con tante star delle corse, il Presidente John Elkann e Antonello Coletta sublimano una stagione meravigliosa per la Ferrari ritirando i premi in chiave Endurance GT. Tutto questo nell'attesa di rinverdire il mito del Cavallino e mandare l'entusiasmo degli appassionati alle stelle con l'operazione Hypercar
ALEX PALOU
GABRIELE TARQUINI
MICHÈLE MOUTON
ROBERT KUBICA
EDDIE IRVINE

di Andrea Cordovani

Caschi e Volanti grandi emozioni

La grande sorpresa dell'edizione 2021 dei Caschi d'Oro di Autosprint e dei Volanti ACI, è il presidente della Ferrari, John Elkann. È una presenza importante, per niente casuale. Ricca di significati che lasciatecelo dire: ci riempie d'orgoglio. Mentre si chiudono le celebrazioni del sessantesimo anno del settimanale da corsa non poteva esserci modo migliore per tributare un saluto, particolarmente caloroso e sentito, al nostro giornale. Ferrari e Autosprint hanno storie che si intrecciano, parallele che si uniscono. È stato davvero emozionante poter celebrare le nostre Nozze d'Argento con i nostri lettori con un ospite così importante. Per la prima volta da quando è alla presidenza della Ferrari, l'ingegnere partecipa a una festa tricolore del motorsport. Tocca con mano quanto sia ancora alto il tasso di passione che agita lo Stivale quando si parla di corse. Lo fa col sorriso sulle labbra e la voglia di partecipare a un evento fortemente imperniato sulle vittorie di Maranello in endurance, un vero orgoglio per l'azienda che dirige nella stagione più bella e vincente di sempre nella storia del Cavallino nelle corse di lunga durata, alla vigilia di un anno strategico che vedrà scendere in pista per l'inizio dei test della prima Hypercar nella storia della Scuderia, che tornerà a lottare per la vittoria nella classe regina a 50 anni esatti dall'ultima partecipazione della Ferrari nel Mondiale Marche. *«Si sa molto di Ferrari, si sa molto della nostra storia, però a volte non si apprezza tutto l'impegno che viene profuso in tutte le categorie nelle quali competiamo e siamo estremamente orgogliosi di quello che siamo riusciti a fare quest'anno»*. Quasi una pista di decollo guardando ai piani del futuro e una direzione che è ormai tracciata verso un impegno sempre maggiore e coinvolgente di Maranello nelle sfide a ruote coperte nel solco della storia leggendaria del Cavallino. Ci sono momenti che lasciano una traccia importante e una carezza indelebile verso il caro vecchio Autosprint, un abbraccio forte sulla festa dei Caschi d'Oro e dei Volanti ACI, figlia di un gemellaggio forte e duraturo tra ACI e il nostro (vostro) giornale con finalmente il ritorno in presenza dopo l'edizione digitale del marzo scorso. In pochi mesi la nostra straordinaria macchina organizzativa è riuscita a mettere insieme due edizioni della premiazione spinti dalla passione e dalla voglia di celebrare quei campioni del nostro motorsport, lo zoccolo duro del nostro movimento. Da straordinario padrone di casa il presidente dell'ACI Angelo Sticchi Damiani s'è goduto questo momento altissimo di motorsport di casa nostra con quell'orgoglio che lo caratterizza quando si tocca il tricolore all'indomani della sua nomina a vice-presidente onorario della Fia. Gia, la Federazione Internazionale. Chiusa l'era Jean Todt, che in Italia ha sempre trovato un'alleata straordinaria, si apre l'era di **Mohammed Ben Sulayem**. Il principe presidente arabo della storia, un passato da realista, un consenso che ha superato il 60 per cento e un programma presidenziale che scopriremo presto. Si apre una nuova frontiera e si chiude un'era che lascerà tracce indelebili nella storia del motorsport.

Infine proprio riguardo alla stagione Grandi Successi del Cavallino esce in edicola un nuovo numero di **Gold Collection** dedicato proprio alla stagione più bella di sempre del Cavallino. Un gran bell'affresco su un 2021 che resterà nella storia del Cavallino. E non solo per quanto riguarda per vittorie...

DOMENICA SERRA

AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION
MAGN
MARE
AUTO SPRI NT
GOLD COLLECTION
FERRARI GT 2021
la stagione
più bella di sempre

Rossa da Oscar

IL PRESIDENTE ELKANN E IL RESPONSABILE GT COLETTA SUBLIMANO UN ANNO AL TOP PER LA FERRARI ENDURANCE, NOBILITANDO I CASCHI D'ORO E I VOLANTI ACI

di Mario Donnini

MILANO - I Caschi del colpo di scena. Dell'oltre immaginario. Con la presenza a sorpresa, in realtà tesaurizzata, apprezzatissima, inorgogliente e tenuta segretissima fino all'ultimo momento, del Presidente della Ferrari John Elkann, leader tendenzialmente molto parco a mostrarsi ma a tutti gli effetti vicino, coinvolto ed empatico anche col presente e col futuro del Cavallino Rampante in modulazione Endurance.

Perché proprio nelle mani di John Elkann c'è ora l'acciarino magico dal quale sta scoccando una scintilla capace di creare una reazione a catena tale da riaccendere e far deflagrare entusiasmi antichi. Rispettando dna, storia, mission e cultura della Ferrari, anzitutto cercando di difendere nel 2022 la mitragliata di mondiali conquistati nel Wec alla voce Gran Turismo e nel contempo sviluppando convenientemente la nuova arma della Hypercar in vista dello storico debutto agonistico marchiato 2023. Tanto che il Presidente sale sul palco e dice con piglio sicuro: «*Antonello Coletta* - responsabile maranelliano per la Ferrai nelle competizioni GT, ndr - *e Amato Ferrari - team boss di AF Corse e braccio agonistico, gestionale e strategico sui campi di gara, ndr - lo meritano. Direi che la Ferrari si è meritata il WEC. E voglio ringraziarli perché è stata una stagione straordinaria, la più bella mai fatta nel motorsport, siamo grati a loro, ai nostri piloti, agli ingegneri, ai meccanici, e a tutti quelli che hanno contribuito a questa grande annata. Io per primo ho una foto, fatta al Mugello, che ho qui con me e di cui vado particolarmente orgoglioso: è un momento in cui siamo tutti insieme e si vedono tutte le persone che hanno permesso che tutto questo diventasse realtà. Una realtà di cui siamo tutti molto orgogliosi anche guardando in prospettiva al 2023, un anno molto importante perché segnerà il ritorno della Ferrari nel Wec dopo mezzo secolo di assenza, proprio nel momento in cui vengono festeggiati i cento anni della 24 Ore di Le Mans. Un appuntamento che ci vede fin da ora molto carichi*».

Il mondo delle corse risponde con un silenzio attento e magnetico che sa di boato afono ma ricco di fermenti, perché le parole di John Elkann sono già tali da creare un'aspettativa da cuore in gola: rivedere una Rossa che se la gioca per l'assoluta nel mondiale endurance e alla Sarthe è una di quelle cose che fanno battere forte il cuore dei duri e puri del Motorsport.

Sangiorgio e Schittone sul palco

Dai, è così che andava cominciata questa cronaca. Mettendo davanti a tutto il clamore e la passione, perché non s'era mai visto un autorevole membro della famiglia Agnelli così vicino al settimanale da corsa nel momento del suo genetliaco più tondo e caldo, ovvero il sessantesimo compleanno di Autosprint. Per una volta vale quindi la pena d'andare oltre e ben e al di là degli obblighi spazio-temporali e narrativi, premettendo la vera e propria bomba mediatica al resto del meccanismo ben oliato messo in funzione la sera di sabato 18 dicembre presso la sede ACI di Milano in Corso Venezia, con la celebrazione dei Caschi d'Oro nell'anno del sessantesimo di vita editoriale di Autosprint e la rinconferma del graditissimo abbinamento con i Volanti ACI, il tutto orchestrato nelle veste di bravissimi conduttori da Mara Sangiorgio e da Guido Schittone, subito pronti ad augurare a Federica Masolin, indisposta e per questo assente, una pronta guarigione.

Il piacere della durata

Accanto a John Elkann tocca quindi ad Antonello Coletta, l'uomo forte della Ferrari in GT, rincarare specificatamente la dose, sottolineando che... «La nuova Rossa Gt3 sta andando avanti grazie ai test crescendo e nel 2023 sarà chiamata a prendere il posto della gloriosa 488». Il Casco d'Oro iridato diventa quindi il premio più prezioso e meritato a scintillare nella serata, tra i sorrisi degli uomini apicali del Cavallino.
Naturalmente il Presidente ACI Angelo Sticchi Damiani, sul palco assieme al Direttore di Autosprint Andrea Cordovani, non può che prendere atto con immenso piacere dell'innesco in chiave Ferrari della serata, commentando che «*Avere stabilizzato per quattro anni Monza e Imola in F.1 è un grande orgoglio italiano all'insegna della passione, con l'ACi organizzatore unico di entrambi, così come orgoglio italiano per eccellenza è la Ferrari. E ho molto apprezzato quando John Elkann ha detto tempo fa che per la Ferrari in F.1 il momento è particolare e che comunque è destinata a tornare grande, auspicabilmente presto. Intanto godiamoci i risultati e anche l'annuncio in prospettiva di un sempre più grande ruolo da protagonista della Ferrari stessa in chiave endurance. E prendiamo anche atto che continueremo a far di tutto per vedere l'Italia davanti e in grande evidenza come forza organizzatrice all'interno del panorama internazionale del motorsport a livello multidisciplinare, cercando di fare sempre il meglio per le nostre corse e anche per i nostri piloti, per quanto possibile*».

LO STILE PRESIDENZIALE
John Elkann ha portato ancor più prestigio alla serata dei Caschi d'Oro ricevendo il premio direttamente dal Direttore di As Andrea Cordovani, sopra, alla presenza di Antonello Coletta e del Presidente Aci Angelo Sticchi Damiani

Il commiato di Jean Todt

Da Sticchi Damiani presente di persona al suo grande amico Jean Todt, in veste di protagonista virtuale, il passo è breve. Dopo dodici anni e tre mandati in seno alla Presidenza della Federazione Internazionale dell'Automobile, Jean Todt non solo ha un successore eletto, ma ai Caschi di Autosprint sfrutta anche l'occasione per salutare gli appassionati e inviare un videomessaggio di commiato. Nel quale rimarca anche la valida collaborazione portata avanti con l'autorità sportiva italiana, con due appuntamenti F.1, due rally iridati, la Formula E e l'Extreme E, a saldare presente e futuro, con un occhio al passato, con la tutela e l'impiego di un vasto patrimonio storico di gare e macchine.

> *Antonello Coletta e Amato Ferrari hanno grandi meriti per questa che è stata una delle migliori stagioni per la Ferrari*
>
> JOHN ELKANN

> *Ora mi concentrerò nella Formula E ma prima voglio ringraziare la Ferrari per tuto quello che ha fatto per me*
> ANTONIO GIOVINAZZI

La grinta di Antonio Giovinazzi

Tocca ad Antonio Giovinazzi, appena uscito dalla F.1 al termine della sua ultima stagione con la Sauber-Alfa Romeo, ritirare un Casco d'Oro e il Riconoscimento Speciale ACI, col pilota pugliese che, sorridente e motivato, commenta: «*In questo momento ringrazio la Ferrari per la fiducia che mi ha dato sia in chiave F.1 sia facendomi debuttare alla 24 Ore di Le Mans. Adesso per me è tempo di pensare con la massima concentrazione alla sfida che affronterò in Formula E, cercando di dare e ottenere il massimo col team Dragon. Chiaro, gli sviluppi della Rossa nel Wec mi interessano, tuttavia ora mi godo un po' di meritato riposo sino a fine gennaio, poi ricomincerò a scendere in pista. Mi sento molto motivato dal mio debutto in questa categoria per me così nuova e diversa e al momento preferisco restare focalizzato proprio su questo target che rappresenta un nuovo cimento per me, dopo che ho ultimato la mia stagione nel mondiale di Formula Uno al volante dell'Alfa Romeo*». Per il resto, il sorriso, l'atteggiamento galantomista e signorile e un bellissimo spirito che guarda al futuro hanno fatto da perle al luminoso aplomb di Bon Giovi, al quale, oltre che il talento in pista, non manca certo stile nella vita...

UNA SERATA DAI MILLE VOLTI
A lato, Mara Sangiorgio e, sopra, Guido Schittone, i conduttori della serata. Sotto, Gerhard Berger, Casco Legend e, nella foto grande, Antonio Giovinazzi. In basso, al centro, John Elkann col Presidente Aci Angelo Sticchi Damiani e il padrone di casa dell'AC Milano Germano La Russa, mentre, a sinistra, ecco l'apparizione in videomessaggio di Jean Todt. A centro pagina, ancora John Elkann, in compagnia di Angelo Sticchi Damiani

Eddie Irvine scatenato

Nella serata delle sorprese e degli inaspettati colpi di teatro, colore e calore si sono fusi per esaltare presenza, contributo e appeal di Eddie Irvine, vice campione del mondo di F.1 1999 al volante della Ferrari, mai così scatenato e ciarliero come in occasione dela sua premiazione con un meritatissimo Casco Legend: «*L'Italia a tutti gli effetti può essere considerata la mia seconda patria* - sottolinea un pimpante Eddie -, *e voglio sfruttare questa mia presenza per ringraziare una volta per tutte, un quarto di secolo dopo, la famiglia Agnelli, Luca Cordero di Montezemolo, Jean Todt e Rory Byrne per avermi dato una chance alla Ferrari F.1 che mi ha poi permesso di vivere una fantastica avventura di vita e di Sport. Per questo mi sento un pilota e un uomo immensamente fortunato, anche perchè sono partito da ragazzo in un villaggio, arrivando al Cavallino Rampante. E adesso i miei ricordi riguardano tutta la mia avventura agonistica, dando il giusto valore anche alla lunga parentesi della F.3000 giapponese, quando andai nel Paese del Sol Levante per guadagnare tanti soldi correndo e svolgendo molti test di gomme ma anche per vivere un bellissimo clima umano e tanti bei momenti anche goliardici nel luogo in cui noi piloti vivevamo, ovvero l'Hotel President a Tokyo*». Oltre a Sticchi Damiani e Cordovani sul palco c'è anche Enrico Saviozzi di Varta a consegnare i premi per Bon Giovi e l'ambito Casco Legend per il 56enne Irvine, apparso una volta di più in grande forma.

Caschi iridati in prima linea

E a proposito di allori che contano, ecco i Caschi iridati, dalla F.1 ad Abu Dhabi all'iride endurance e non solo, primo fra tutti quelli per Toyota, al top nell'assoluta del Wec, nel mondiale rally e nella 24 Ore di Le Mans, con Riccardo Taglioni, Brand & Product Communication manager in rappresentanza della Casa giapponese: «*È stato un anno molto felice per il marchio nipponico e a livello nazionale sottolineo anche il bilancio positivo per la nascita del monomarca di successo legato a Toyota Gazoo Racing Italia. Questo fa sì che possiamo guardare al futuro anche con ottime aspettative e uno spirito molto positivo*».

Palou sugli scudi

Ad attirare attenzione e simpatia è subito un altro pezzo da novanta premiato da As ed emergente nell'automobilismo da corsa, vale a dire il giovane spagnolo Alex Palou, il catalano volante fresco reduce dalla clamorosa affermazione in salsa Usa col titolo Indycar, dopo tre vittoie, una pole, e sei ingressi a podio, più un secondo posto alla Indy 500, meritevole di un ulkteriore e possibilmente ancor più fortunato tentativo: «*Ho avuto l'opportunità di lanciare la mia carriera negli Usa e grazie al team Ganassi sono riuscito a concretizzare questo mio sogno* - commenta Alex -. *L'inizio vi assicuro che non è stato facile, perché per un pilota come me allevato all'europea il primo contatto con gli ovali si è rivelato complesso. Sì, quando corri sui catini sulle prime non puoi certo trovarti a tuo agio, ma è tutta questione di avere pazienza e di assommare la necessaria esperienza, quindi le cose miglirano eccome. Perlomeno nel mio caso è andata proprio così, perché mi sono ambientato bene trovando anche ottimo supporto nella mia squadra. Ovviamente adesso si tratta ovviamente di tornare a Indy e di cercare di fare un po' meglio che nel passato recente, provando pure a vincere la classicissima dell'Indiana, anche perché quella è l'unica gara al mondo in cui non puoi dirti in nessun modo*

LA SIMPATIA DI IRVINE
Sopra, il gradito rientro sulla scena di Eddie, Casco Legend, Irvine, qui con Antonio Giovinazzi. A destra, il Direttore di As Andrea Cordovani con Riccardfo Taglioni di Toyota, adestra in compagnia di Tobia Cavallini. Al centro, le Ferrari al top nel Wec GTE Pro e Am

> *I miei primi approcci sugli ovali non sono stati facili, ma ora che sono esperto punto a Indy per provare a vincere la 500 Miglia*
>
> **ALEX PALOU**

felice se giungi secondo... Farò di tutto quindi per migliorarmi - conclude un sorridente e molto apprezzato Palou -, *proseguendo il bel lavoro già in atto con la mia squadra e col mio management di Salvatore Gandolfo, col quale per motivarci e scherzarci su ci chiamiamo vicendevolmente Gorilla*».

Amato e Pier Guidi in trionfo

Il Casco iridato per AF Corse nella persona del team boss Amato Ferrari porta sul palco anche uno dei massimi artefici del trionfo, ovvero Alessandro Pier Guidi, punta di lancia e primo pilota dichiarato del team piacentino oltre che prestigiosissimo portacolori della Rossa, il quale commenta sorridente: «*Per quanto possa vincere, avrò sempre spazio a casa nella bacheca deio trofei, quindi ben venga qualsiasi riconoscimento, anche perché quella 2021 è stata una stagione incredibile, intensa quanto impegnativa. Dopo due mondiali vinti e due 24 Ore di Le Mans di categoria ora guardo con interesse alla prospettiva Hypercar e dico che non mi dispiacerebbe come sogno competere per l'affermazione assoluta nella maratona della Sarthe. In ogni caso richiamo l'attenzione sul fascino e il richiamo che mantiene la 24 Ore all'interno delle corse. Solo provandola dal vivo è possibile confermare quanto magnetismo abbia e a mia volta solo correndo e impegnandomi allo spasimo superando le mille difficoltà che presenta ho capito il valore che ha un'affermazione nella più ambita delle 24 Ore*».

ECCO PALOU, IL RE DELLA INDYCAR
Nella foto grande, Alex Palou, a sinistra, con Alberto Cantù di Varta. In basso, da sinistra, Amato Ferrari e Antonello Coletta, quindi lo stesso Coletta col Direttore Cordovani e Giorgio Sanna, quindi di nuovo Palou e Varta e infine Cordovani e Sticchi Damiani con i conduttori Sangiorgio e Schittone

Quanto ad Amato Ferrari, come sempre sostanziale e sintetico, il suo plauso va al lavoro del collettivo: «*Dal 2006 l'impegno in pista è tanto e Ferrari e AF Corse condividono il vanto di aver dato vita a un bellissimo rapporto che ha consolidato un gruppo fortissimo, per il valore del quale non posso che riconoscere i meriti ad Antonello Coletta*».
Passando allo stesso Coletta, Antonello prende la parola sottolineando un concetto per il quale ha ragione da vendere: «*In Gran Turismo ormai da tre lustri stiamo vincendo tanto come Ferrari e il vero vanto aggiuntivo è quello di ottenere risultati così onorevoli portando al top anche diversi piloti italiani. Cosa tutt'altro che scontata o di poco conto, perché non sempre i conduttori tricolori nell'automobilismo ad alto livello hanno le possibilità di potersi esprimere*».

Sessant'anni ben portati

La parte centrale della serata vede quindi sotto il cono di luce il sessantesimo compleanno di Autosprint, con la presenza di Direttori storici quali Carlo Cavicchi, Alberto Sabbatini, Guido Schittone, Roberto Boccafogli, il Vice Direttore Franco Nugnes e lo storico inviato per la F.1 Alberto Antonini. A sintetizzare un ampio e spumeggiante dibattito fiorito sul palco, resta una battuta dello stesso Cavicchi: «*Ho retto le redini di As in un periodo bello, lungo e fortunato, per certi versi unico dell settimanale e dell'editoria cartacea in genere, visto che era un mondo sostanzialmente diverso da questo, anche nella possibilità di raccontare corse da mito, campioni, macchine e storie uniche. Ho dato la chance a molti giornalisti di lavorare per il settimanale da corsa e ho creato tanti professionisti all'interno di una storia editoriale di un settimanale importante per la mia vita e anche per quella di tantissimi appassionati, ancora oggi fedeli e vogliosi di corse emozionanti da gustare sulle pagine di Autosprint che va avanti, sempre*».

Legend d'alto livello

I Caschi Legend anno dopo anno continuano ad avere grande risalto, stavolta con la presenza di Gabriele Tarquini, che si è appena ritirato dallle corse, Michele Mouton prima rallywoman al top in una gara iridata e Nadia Alboreto, moglie del compianto Michele, del quale proprio nel 2021 si è ricordato il ventennale della scomparsa ma anche il quarantennale del debutto in F.1.
Michèle Mouton si dice molto contenta di questo riconoscimento, tuttavia preferisce guardare al presente e al futuro, sottilineando soprattutto il suo riuolo in seno alla FIA nella promozione di opportunità agonistiche ulteriori per le donne nel mondo dei motori da corsa. «*Io penso che una parte importante del mio impegno e dei miei risultati vadano soprattutto in questa direzione, poi, certo, il passato è bello e vi ringrazio perché corerre è stata una parte molto bella e importante della mia vita, però è molto meglio secondo me guardare soprattutto al futuro*».

AUTOSPRINT IN FESTA
Sopra, Direttori e giornalisti di Autosprint in parata: da sinistra con la Sangiorgio, Cordovani, Nugnes, Donnini, Antonini, Boccafogli, Cavicchi, Sabbatini, Sticchi Damiani e Schittone. A destra Amato Ferrari e, nell'altra pagina, Elkann si complimenta con Pier Guidi

> *Sono stato molto felice di aver vinto una prova iridata nel corso della mia ultima stagione di corse con la Hyundai*
>
> GABRIELE TARQUINI

STUPENDO PARTERRE STILE LEGEND
A sinistra, Tarquini con Kubica e, a destra, la Mouton con la Gatting e quindi la mitica rallista con Nadia Alboreto, mara Sangiorgio e il nostro Mario Donnini. Sopra, di nuovo Nadia Alboreto con Michèle Mouton e Gabriele Tarquini

Nadia Alboreto, molto commossa nell'anno in cui è stata dedicata a Michele la Parabolica del circuito di Monza, non può fare a meno di rimarcare «*Il piacere che provo nel verificare che la figura dell'Uomo Alboreto è ricordata con gratitudine, piacere e stima uguali rispetto alla validità del pilota che è stato, per questo ringrazio di tutto cuore Autosprint*». *Tanta emozione pure per Gabriele Tarquini, 59 anni e fresco pensionato delle corse Turismo: «Posso dire che era effetivamente giunto il momento di dire basta, anche se ho avuto l'immensa soddisfazione di vincere una gara iridata nel mio ultimo anno di corse nel mondiale, che ha coinciso anche con la mia cinquantesima stagione consecutiva nele corse, dal kart al mondiale Turismo passando per F.3000 e F.1*».
Bello anche il videomessaggio inviato da Gerhard Berger, col quale il 62enne austriaco ha ringraziato a sua volta per il Casco Legend, sottolineando come l'Italia è stata sempre centrale e importante nella sua attività di pilota, dalle prime esperienze fino ala recente e ripetuta venuta del DTM, la serie di cui è responsabile, sui tracciati italiani.

Spazio pure al virtuale

Il Casco Italia del Virtual Racing dalle mani del premiatore Niccolò Bellazzini di Sparco va quindi a Alberto Fontana detto Naska, idolo del web e punto di riferimento di un vero e proprio mondo parallelo, ormai sempre più considerato anche da media e da addetti ai lavori. Sempre in modulazione Casco Italia, meritati riconoscimenti anche per il Trofeo Toyota Italia, per la Porsche Carrera Cup Italia nelle mani di Valentina Albanese, per il Team Trident, per Michelle Gatting (prima donna ad essere incoronata-campionessa assoluta nel Ferrari Challenge), Matteo Bonciani e alla memoria di Nando Minardi.

Brivio fa festa per l'Alpine

A rendere ancor più presente il mondo della F.1 sul palco ci pensa a serata inoltrata anche Davide Brivio, figura apicale di Alpine nel Circus, alla sua prima esperienza nella massima espressione dell'automobilismo da corsa dopo la vittoria in MotoGp con la Suzuki: «*L'inizio della mia esperienza in F.1* - rivela lo stesso Brivio -, *mi ha visto provare una bella sorpresa per il rapporto con Fernando Alonso, che mi pare oltre che piacevole motivatissimo e dotato dello spirito di un ventenne. Lui ha saputo far bene squadra insieme a Esteban Ocon, tanto che i due sono usciti con una vittoria per il francese e un podio per lo spagnolo che alla fine hanno dato un senso forte al nostro impegno, in attesa del cambiamento atteso per il 2022 che ci vede tutti speranzosi e allo stesso tempo consci di quanto la sfida sarà dura e tirata. Stiamo lavorando molto in galleria del vento e al simulatore, peraltro con riscontri che paiono positivi e incoraggianti. Anche se questo in tal momento potrebbe valere per diversi team, tanto che io dico che bisognerà attendere*

solo l'inizio dei test collettivi e soprattutto del mondiale vero e proprio per cominciare ad avere un quadro più chiaro della scala dei valori in campo. Intanto siamo molto orgogliosi del rapporto di sintonia e collaborazione che è in atto fin dall'inizio tra Alonso ed Ocon, che mi sembra la base più certa e valida guardando a ciò che sarà in futuro».
Gli stessi Esteban Ocon e Laurent Rossi, completano i premiati Alpine con Casco d'Oro di AS, ringraziando grazie a due videomessaggi.

Eccellenze italiane e non solo...

Parterre a tanti carati per rinforzare la serata di gala milanese, ospiti del padrone di casa Geronimo La Russa, con il palco che si anima grazie anche a Mario Isola della Pirelli, a Giorgio Sanna in nome e per conto della Lamborghini e il tecnico della Ferrari F.1 Riccardo Adami in rappresentanza di Carlos Sainz, più Robert Kubica con un premio previsto anche per la Brembo, a lode di Alberto Bombassei. «*Tra gli appuntamenti futuri della Lamborghini* - spiega Sanna -, *presenteramo l'evo2 della Gt3, mentre per quanto riguarda un ingresso nelle categorie superiori del Wec preferisco fermarmi ai rumors*».
Quanto a Mario Isola di Pirelli, il discorso è chiaro e sicuro: «*Andiamo verso una nuova stagione in F.1 in cui cambierà quasi tutto, a partire dai nuovi cerchi che saranno come noto da diciotto pollici, visto che i piloti vogliono spingere sempre di più. Ma sarà anche l'anno dell'arrivo dell'ibrido nei rally e non mancherà tanta lotta in GT, per cui vi assicuro che non ci annoieremo di certo*». Quanto a Robert Kubica, il polacco conferma senza problemi il suo ruolo come terzo pilota in panchina nella Alfa Romeo-Sauber: «*Nell'European Le Mans Series ho colto un bel successo che mi ha ripagato per la delusione nel finale di Le Mans, mentre in F.1 non è stato facile sostituire per un paio di gara Raikkonen. Anche perché una volta i terzi piloti macinavano ventimila chilometri all'anno, mentre oggi bene che ti va al primo run puoi percorrere cierca tre-cinque giri... Comunque guardo al futuro molto in chiave endurance attratto dalla nuova ed emergente realtà della Hypercar*».
Riccardo Adami, infine, non perde l'occasione per tessere le lodi del suo pupillo Carlos Sainz, finito davanti a Charles Leclerc al suo primo anno di militanza con la Rossa in F.1: «*È giovane s'è inserito benissimo, è preparato e ha svolto un gran lavoro al simulatore. posso dire tutto il bene di Carlos Sainz, il quale ha anche percorso tanti giri di test ad Abu Dhabi con le nuove gomme Pirelli*».

Ricordando la cara Fiammetta Laguidara

I responsabili Sticchi Damiani e Cordovani suscitano commozione quando chiamano in scena Guido Meda, al quale va ascritto il video premiato nel nome della compianta Fiammetta La Guidara, già validissima collaboratrice di Autosprint. Guido, flamboyant e apprezzatissimo come sempre, chiamato in causa sull'addio al motomondiale di Valentino Rossi, chosa dicendo che: «*Anche per Vale era arrivato il momento di chiudere col il suo impegno, ormai ce ne erano tutti*

PROFUMO DI FORMULA UNO
Sopra, Isola di Pirelli, Sanna di Lamborghini, il Direttore Cordovani e Kubica. A destra, il Direttore di As premia Brivio di Alpine. Nell'altra pagina, in basso il gruppo dei Caschi Italia e quindi Coletta con Pier Guidi e Amato Ferrari

AUTO SPRI NT
Caschi d'Oro
2021
56ª edizione

GIORGIO COGNI, GABRIELE ZANNI,

edizione

Caschi d'Oro

Sono molto orgoglioso di vedere due Gp in Italia organizzati dall'Aci e mi piace tutto ciò che sta facendo la Ferrari
ANGELO STICCHI DAMIANI

i presupposti e lui stesso se ne era fatta una ragione, anche se vederlo salutare il Circus ci ha fatto un po' mancare il terreno sotto i piedi... Però resto onorato per questi venticinque anni con VR così mi sento onorato anche anche qui, stasera, per questo riconoscimento che rende un bellissimo omaggio alla memoria di Fiammetta, la quale voleva tanto bene al suo mondo, il mondo del Motorsport». Bellissima anche la sottolineatura finale di Tarcisio Bernasconi, compagno di vita di Fiammetta: «Lei ha fatto la sua ultima intervista proprio a Guido Meda. E penso sia bene ricordarla col sorriso, che resta la cosa che più la rappresenta e che ce la fa sentire vicina nel modo giusto».

Spazio meritato per i big delle Salite

Casco d'Oro Velocità e Montagna e riconoscimenti speciali Velocità ACI per Christian Merli, al bis nell'Europeo per lui e l'Osella e al top nel Master FIA a Praga e Antonino Migliuolo, su Mitsubishi, più Simone Faggioli, sempre protagonista con la Norma. Felicissimo Merli, Faggioli ha attirato l'attenzione confermando il suo progetto di attaccare di nuovo la Pikes Peak in chiave 2023: «*Non per il 2022 ma per l'anno dopo, cercando di puntare al record per i motori tradizionali, il resto si vedrà. Lo stesso Migliuolo conferma il suo futuro impegno in Mits dicendo comunque che «Bisognerà in ogni caso per motivo regolamentare rifare la macchina da capo!*».

Quei presenti molto entusiasti

Con la serata trasmessa in diretta on line e aperta alla fruibilità degli appassionati, le presenze in sala sono state proporzionate alle possibilità e alle normative fornite dalla normativa AntiCovid-19. In ogni caso, tra i big delle corse in sala c'erano, tra gli altri, anche Emanuele Pirro, Gian Carlo Minardi, Luca Colajanni della Ferrari , Enrico Zanarini e Raffaele Giammaria.

Velocità in prima linea

Ancora Sticchi Damiani sul palco, quindi, per premiare by ACI i campioni della Velocità in Cirtcuito, con Riccardo Agostini, Lorenzo Ferrari, Mattia Drudi, Antti Buri, e Danny Molinaro, ai quali si aggiungono Gregoire Saucy al top della F.Regional, Oliver Bearman, il team Van Amersfoort racing, Maya Weug.

GABRIELE MINÌ GRANDE SPERANZA
A sinistra, Minì premiato dall'Aci, a destra i big della salita con Merli, Faggioli e Migliuolo. Nell'altra pagina, Coletta e Sticchi Damiani e, al centro, Nucita e Granai. Sopra, il giovane Bearman, nell'altra pagina al centro, Sticchi Damiani e a destra, i rallisti Cogni, Zanni, Ropssetti, Fenoli, Albertini e Fappani. In alto, Coletta con i pistard Agostini, Drudi e Ferrari

Tocca quindi ai rallisti top tricolori Giandomenico Basso, Lorenzo Granai, più Skoda, Peugeot e Andrea Nucita, con i poremi consegnati da Giuseppe Nucita. I rally vedono anche premiati ACI Giorgio Cogni, Gabriele Zanni, Luca Rossetti, Manuel Fenoli, Paolo Andreucci, Stefano Albertini e Danilo Fappani.
Non può quindi mancare spazio per il settore delle auto storiche in chiave rally, con Nicola Salin, Paolo Protta, Marco Bertinotti, Andrea Rondi, Adriano Beschin, Lucio De Zanche, Daniele De Luis, Luigi "Lucky" Battistolli, Fabrizia Pons (già navigatrice della Mouton), quindi Antonio Parisi, Giusepe D'Angelo, "Zippo" Andrea Zivian e Denis Piceno. Sul piano dell'informazione, un riconoscimento anche per Claudia Peroni per l'impegno in Mediaset in chiave E-Planet, dalle mani di Raffaele Pelillo.

Il gusto ACI per la Velocità

L'impegno ACi in circuito vede asegnare anche ulteriori riconoscimenti speciali per karting e velocità a Giacomo Pollini, al team Trident e a Gabriele Minì, reduce dalla prima stagione d'esperienza in una categoria impegnativa quale la Formula Regional: «Sono stato confermato dalla Art e visto che ormai ho tutte le informazioni che cercavo, nella prossima stagione cercherò di capitalizzare tutto quello che ho tirato fuori di buono dal mio primo anno nella categoria». Gli fa eco il Presidente Aci Sticchi Damiani: «Resto certo che il tuo futuro impegno ti saprà aprire tutte le porte che meriti per il tuo futuro».
Riconoscimenti speciali dell'Aci anche per la Ferrari Endurance, oltre che per Alessio Rovera, Ferrari, AF Corse e Alesandro Pier Guidi, con quest'ultimo che ha colto l'occasione per diure che «*L'anno prossimo sarà tutt'altro che facile confermarsi ma noi faremo tutto il possibile per riuscirci*».
Quanto a Sticchi Damiani, il Presidente Aci coglie l'occasione per sottolineare la gratitudine e la stima che lo legano ai due Marchi, ossia ai collaboratori apicali Marco Rogano e Marco Ferrari nella gestione dell'auotomobilismo tricolore.

Caschi d'Oro Tricolori a piloti d.o.c.

Gran finale gli ormai celeberrimi Caschi d'Oro Tricolori di As. Il bronzo va ai rallyman Giorgio Cogni e Gabriele Zanni, l'argento a Mattia Drudi e l'oro ad Alessio Rovera, lanciatissimo nel mondo dell'endurance dopo il suo trionfo iridato in salta GTE-Am. Infine, l'lktra prestigiosa premiazione, quella dei Volanti Aci, vede sugli scudi rispettivamenteGiorgio Cogni, Mattia Drudi e Alessandro Pier Guidi, per una serata davvero memorabile. ●

CASCHI D'ORO ITALIANI IN GRANDE EVIDENZA
Nella foto grande, i Caschi di Bronzo Giorgio Cogni e Gabriele Zanni con il Casco d'Argento Mattia Drudi e il Casco d'Oro Alessio Rovera. Quanto ai Volanti Aci, sono stati premiati lo stesso Giorgio Cogni, Mattia Drudi e Aklessandro Pier Guidi. All'estrema destra, la prestigiosa sede dei caschi che è anche la casa dell'AC Milano, sita in Corso Venezia, nel cuore della città lombarda

Caschi d'Oro
2021
AUTOMOBILE CLUB
AUTO SPRINT

di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi

Verstappen numero 1

MAX VA CONTROCORRENTE NEL 2022: «*VOGLIO QUEL NUMERO, È UN ONORE. A QUANTI PILOTI È RISERVATO QUESTO PRIVILEGIO? POTREBBE ESSERE LA MIA UNICA VOLTA, NON CI RINUNCIO*»

RITIRO

La bomba l'ha lanciata Mark Webber, che adesso è un apprezzato commentatore televisivo: «*Non mi sorprenderei se Hamilton mollasse tutto e si ritirasse*», ha dichiarato all'emittente britannica Channel 4. Aggiungendo: «*Chissà dove Lewis ha la testa in questo momento*». Considerando che anche Nico Rosberg dopo la conquista del titolo mollò tutto, lasciando di stucco Toto Wolff e Niki Lauda, c'è da chiedersi se la Mercedes si sia cautelata in questo senso, seminando segrete opzioni "nel caso che...". Perché, a prescindere dalla considerazione personale di Webber che non è una notizia, una testa indecifrabile come quella di Hamilton potrebbe davvero pensare all'ipotesi dell'abbandono. E chi ci sarebbe libero, a quel punto, per sostituirlo, con i pioti maggiormente in vista tutti legati da contratti con le rispettive squadre? Leclerc nel suo intimo andrebbe di corsa a Brackley e non sarebbe il solo, perché lo farebbero all'istante anche Norris piuttosto che Sainz o altri. Ma Ferrari, McLaren e non solo blindano sempre i loro piloti con accordi rigorosi. Ricciardo potrebbe essere una opzione, la McLaren lo rilascerebbe. Fernando Alonso sarebbe invece la scelta più sensata e affascinante. E magari anche la più realizzabile, visto che dietro di lui c'è Flavio Briatore, che di certe cose se ne intende, basti pensare a come si accaparrò Michael Schumacher, che era sotto contratto con Mercedes e Jordan...

SCAMBIO

Il tifo, si sa, cambia le lenti degli occhiali. E, in assenza di una verità assoluta, consente analisi diversissime di fronte allo stesso panorama. Le reazioni e i commenti sul tema finale di Abu Dhabi proprio di questo hanno risentito, con divergenze enormi di valutazione. Un amico di Flobert ha immaginato una situazione del genere con la Ferrari protagonista al posto di Mercedes. Apriti cielo! Avremmo avuto plotoni di esecuzione ovunque, accuse interminabili nei confronti di Verstappen, della Red Bull, di Masi, della Fia, di Latifi... e della stessa Ferrari, colpevole di aver perso il Mondiale, di non aver reagito, di aver smarrito l'aplomb, insomma di tutto e di più. Provate a immaginarlo, così a fondo perduto. Se non altro per mettere tra parentesi ogni forzatura di fronte ad un esito comunque discutibile.

NUMERI

Una volta chi conquistava il titolo mondiale aveva diritto al numero 1 sulla macchina l'anno successivo. Poi l'usanza si è persa nei meandri di una serie di imbecillità decise ad alto livello tra team e Federazione Internazionale. Adesso ci pensa Max Verstappen a rimettere a posto le cose: «*Nel 2022 avrò i numero 1 sulla mia Red Bull. Lo voglio, è un onore, a quanti piloti è riservato questo privilegio di cui non intendo fare a meno? Potrebbe essere la sola volta nella mia vita, non ci rinuncio*». Bravissimo!

CONSOLAZIONE

Non ce l'ha fatta a centrare l'ottavo titolo mondiale, però Lewis Hamilton si è consolato in un altro modo. Tre giorni dopo il Gp negli Emirati ha ricevuto dalle mani del principe Carlo, al castello di Windsor, l'onorificenza di "Sir", baronetto, aggiungendosi ad altri grandi dell'automobilismo come Moss, Stewart, Brabham, Frank Williams, Patrick Head. Ottima compagnia e riconoscimento più che giustificato per il più grande campione di ogni tempo della Formula Uno. Hamilton, alla cerimonia, si è presentato accompagnato dalla mamma. Tenero.

SHOW

Lando Norris, abituato com'è a dire ciò che pensa, ha definito i fatti di Abu Dhabi come funzionali "alle esigenze televisive". Il suo è un pensiero condiviso da molti e su questo tema il dibattito è spalancato. Sino a che punto il divertimento connesso a collisioni o decisioni discutibili è davvero funzionale allo show? Ce lo chiediamo anche noi. Perché in questo modo la platea da una parte si allarga coinvolgendo nuovi telespettatori pur perdendone altri che della F.1 apprezzano aspetti meno folkloristici ma più legati alla tradizione, alla natura e alla storia della competizione. Tutto questo rientra in un cambiamento del costume e anche della cultura ormai conclamato. Lo stesso cambiamento che ha portato e porta ancora a virare un quantità di talk show (show, appunto) non necessariamente sull'approfondimento ma sulla discussione accesa, sulla lite, pur di fare audience. Il che, spessissimo, mette in secondo piano il tema centrale del dibattito. Passi in avanti? Mah, non un granché. Soprattutto sul lungo termine.

GIUSTIZIA

«*Giustizia è fatta*», ha dichiarato Christian Horner dopo che è stato ufficializzato il risultato del Gp di Abu Dhabi. Ovviamente è una dichiarazione di parte, spiegata con una aggiunta: «*Credo che il risultato sia giusto, Verstappen ha meritato pienamente il titolo. Il tentativo della Mercedes di ribaltare con una protesta il risultato della pista mi è parso disperato*». Proprio così: disperato.

RABBIA

Il commento più rabbioso dopo la fine della gara di Abu Dhabi l'ha fornito George Russell, parlando di esito "inaccettabile". Beh, c'è da capire il giovane George, non solo per ragioni di appartenenza alla maglia. Correre nel 2022 al fianco di un pilota che ha raggiunto quota 8 mondiali non è come correre al fianco di un fenomeno intenzionato a rifarsi dopo aver subito un torto. No, non proprio la stessa cosa per il giovane, ambizioso e talentuoso giovanotto Mercedes.

SCUSE

Nicholas Latifi passerà alla storia come il pilota che ha deciso il campionato mondiale 2021. Non tanto per una impresa sportiva quanto, purtroppo, per il botto che ha causato l'intervento della Safety Car a cinque giri dal termine del Gp di Abu Dhabi. Una sfortuna beffarda, perché è stata la mossa che ha permesso a Max Verstappen di fermarsi a cambiare le gomme e andare poi a vincere, come sappiamo. Il canadese, quando si è reso conto di aver deciso le sorti del campionato, è rimasto sgomento: «*Non sapevo come stavano andando le cose in testa alla corsa e a questo punto posso solo scusarmi per aver influenzato da un lato e offerto un'opportunità dell'altra a chi stava lottando. Io ho solo commesso un errore…*». Latifi come Glock, che nel finale del Gp del Brasile venne superato da Hamilton all'ultimo giro dell'ultima gara piazzandosi quinto e il titolo mondiale venne sfilato dalle mani di Felipe Massa, vincitore della gara. Ci furono polemiche sul comportamento di Glock, pettegolezzi da bar. Ma il povero Massa fu beffato in modo crudele da Lewis. Verrebbe da dire: chi la fa l'aspetti…Era il 2008.

CONSIGLI

Helmut Marko, il grande guru della Red Bull, è ovviamente stato felice per il tiolo andato a Verstappen. E nell'euforia si è anche permesso di dare un consiglio ai rivali sconfitti: «*La Mercedes accetti di aver perso. Capisco che non possa essere entusiasta di come sono andate le cose ad Abu Dhabi, però c'era la possibilità di fare il pit stop e loro non l'hanno sfruttata, quindi hanno commesso un errore. Ma non era competenza della Mercedes influenzare la direzione gara per non far uscire la Safety Car nell'incidente di Latifi…*».

CONDIVISIONE

Il consiglio è arrivato da Martin Brundle, bravo commentatore televisivo britannico dopo essere stato per anni un ottimo pilota di F.1, ma senza vittorie: «*È stato un mondiale così bello con una sfida tra piloti eccellenti, che il titolo merita di essere condiviso tra tutti e due*». Beh, provi a dirlo in privato a Verstappen e vediamo che cosa ne pensa…

BARONETTO LEWIS
Tre giorni dopo aver perso il titolo iridato nel burrascoso finale di Abu Dhabi, Lewis Hamilton ha ricevuto dal principe Carlo il titolo di Sir, baronetto, aggiungendosi agli altri grandi dell'automobilismo come Moss, Stewart, Brabham, Williams ed Head

BRONCIO

Come si sarebbe comportato Verstappen in caso di sconfitta? Anche questo è un possibile divertimento dell'immaginazione. Avrebbe adottato lo stesso fair play di Hamilton? Abbiamo qualche dubbio. Ma adesso che ha vinto il Mondiale, anche Max ha allentato qualche bullone, rinunciando per almeno un minuto al mese ad ostentare il broncio.

SOLIDARIETÀ 1

A questo proposito, c'è una grande notizia-conferma che sconvolge la Formula Uno: anche Max Verstappen ha un lato umano! Lo ha dimostrato qualche ora dopo il contestato Gp di Abu Dhabi quando ha conquistato il titolo, dichiarando: «*In qualche modo sono solidale con Hamilton, perché ha disputato un'ottima gara facendo tutto quello che doveva fare, ma questa Formula Uno è davvero imprevedibile. E quello che è successo è una parte di ciò che sono le corse*».

SOLIDARIETÀ 2

Tra coloro che si sono dichiarati "dispiaciuti" per il titolo mondiale strappato dalle spalle di Hamilton a cinque giri dalla conclusione del Gp di Abu Dhabi, c'è Valtteri Bottas. Che con molta sincerità (è un ragazzo buono, lo sapevate?) ha commentato: «*Vabbè, in Mercedes ci siamo consolati col titolo mondiale costruttori che è una gran bella cosa, però mi spiace davvero che Lewis non abbia fatto suo il titolo piloti. È un po' come se l'avessi perso io…*». Onesto e leale sino in fondo.

SOLIDARIETÀ 3

Mika Hakkinen, due volte iridato, ha sempre ragionato di testa sua e sul finale di campionato ha voluto dare un giudizio controcorrente, con tanto di spiegazione: «*Il titolo di Verstappen è meritato, dopo una strenua lotta con Hamilton. Michael Masi ha preso le decisioni giuste in materia di Safety Car, nel finale. I quattro commissari hanno condiviso la sua decisione, inclusa quella di far poi rientrare la Safety Car a un giro dalla fine dei 58 giri previsti. In certi casi bisogna decidere mettendo la sicurezza al primo posto e Masi non poteva che comportarsi in quel modo. Ovvero, ha fatto molto bene il suo lavoro*».

CHARLES

È stato bello vedere l'abbraccio sincero tra i due piloti Ferrari al termine del Mondiale. Sorrideva Leclerc, pur nel giorno in cui è stato battuto da Sainz, davanti a lui in pista e nel Mondiale per un risultato tra i meno attesi all'inizio della stagione. Una lezione per il talento monegasco che avrà qualche mese ora, utile alla meditazione. Per molti versi il nervosismo e di conseguenza gli errori di Charles sono comprensibili in una stagione che ha premiato il suo antico rivale Verstappen, costringendolo a colluttare per posizioni ben meno nobili.

E a forzare, rischiando appunto di sbagliare. Il risultato lo mostra una classifica che premia appunto Carlos, un pilota che ha approcciato le gare in maniera assai diversa rispetto al compagno. Meno aspettative da corrispondere e una concentrazione permanente.

STAGE

A proposito di condizione mentale. Quella di Lewis Hamilton è apparsa strepitosa. Nelle fasi decisive di un campionato che, onestamente, aveva vinto sul campo, ma anche dopo la sconfitta, accolta con una signorilità e una serenità rare. Il che dimostra quanto, al netto delle comunicazioni sui social, dell'abbigliamento, eccetera eccetera, Hamilton sia davvero dedicato al proprio lavoro, profondamente e costantemente. Al punto da raggiungere un equilibrio ammirevole. Molti giovani campioni potrebbero seguirlo proprio in questo. Magari chiedendo a Lewis di tenere uno stage durante l'inverno.

VAGGIATORE

Yuki Tsunoda ha chiuso alla grande la sua prima stagione di Formula Uno con la Alpha Tauri, con il quarto posto di Abu Dhabi. Ma prima aveva più o meno deluso. Una stagione controversa che ha descritto bene lui stesso definendola "un lungo viaggio". Cominciata con qualche sprazzo ma scarsa abilità nelle partenze: «*Era quello il mio limite, è diventato il mio punto di forza nelle ultime gare, quando sono progressivamente migliorato guadagnando posizioni nelle prime battute*»: Adesso lo attende il secondo anno con l'ottimo team di Faenza, sempre con il Giappone e l'afflato della Honda a sorreggerlo.

DUBBI

La Haas, in qualche modo, ha chiuso il 2021 in pista con una "vittoria": il miglior tempo del russo Robert Shwartzman nell'ultimo giorno di prove dopo il Gp di Abu Dhabi. Shwartzman, che è un pilota della Ferrari Academy e ha gareggiato in F.2 con buoni risultati ma senza centrare il titolo, ha ottenuto i miglior tempo conclusivo portando al primo posto il team americano, reduce da un 2021 abbastanza faticoso (eufemismo) con i debuttanti Mick Schumacher e Nikita Mazepin. Di sicuro, il team diretto da Guenther Steiner avrà avuto dei parametri per mettere a confronto i tempi, o i parziali, del giovane russo con quelli di Schumi jr e farsi un'idea delle prestazioni di entrambi. Perché la F.1 vive sempre di dubbi...

TSUNODA CHIUDE IN ALTO
Sopra Tsunoda che ha chiuso alla grande la sua prima stagione in F.1 al volante dell'Alpha Tauri. In alto Vettel e sopra a sinistra Sainz davanti a Leclerc nell'ultimo Gp del Mondiale a Yas Marina e nella classifica tra i Piloti

PENTIMENTO

Un amico di Flobert, vicinissimo a Sebastian Vettel, racconta di un pentimento (o mezzo pentimento) che il tedesco maneggia di frequente dopo aver rinnovato il contratto con Aston Martin. Dovuto alla qualità del team, deludente in questo 2021 e sin troppo votato alla lenta crescita di Lance Stroll. Sebastian, più volte alle prese con l'idea di smetterla, sembra pessimista a proposito di futuro agonistico nonostante le relazioni strettissime di Stroll Sr. con Toto Wolff e dunque con la tecnologia Mercedes.

ULTIMO

A proposito di Vettel. Per molti piloti il 2022 potrebbe segnare un ultimo anno di Gran Premi. Un po' per motivi personali, Vettel appunto, un po' per un cambio generazionale dato per inevitabile, anche sotto il profilo economico visto che un giovane costa poco o nulla ai team, ossessionati ormai dai limite del budget cup. Chi rischia di uscire di scena? Sergio Perez, ad esempio. Per certi versi anche Fernando Alonso in caso di mancata competitività Alpine, con il baby Piastri in agguato. Altro nomi sotto osservazione? Ricciardo, reduce da una annata deludente in McLaren, anche se il suo contratto è triennale, vale a dire attivo sino alla fine del 2023.

SCADENZE

Scadrà a fine 2022 anche il contratto di Carlos Sainz. Il suo rinnovo è dato come probabile anche se… anche se la Ferrari ha una sorta di sposo promesso, vale a dire Mick Schumacher, cresciuto nella Academy di Maranello e parcheggiato alla Haas in attesa di sviluppi. Quali? Vedremo. Di certo sono moltissime le pressioni e le ragioni che potrebbero portarlo verso una rossa. Dipendenti dalla progressione che saprà mostrare Mick ma anche dal clamore (con inevitabili conseguenze finanziarie) prodotte da un Schumacher alla guida di una Ferrari.

AUGURI

È trascorso un altro anno in vostra compagnia. Per noi di Flobert un piacere e un onore. Grazie ai tanti che hanno letto, accompagnato e commentato queste note sulle pagine di Autosprint. Un abbraccio e davvero, buon Natale.
A presto! ●

SOGNO CORONATO A 24 ANNI

A 24 anni Max Verstappen ha coronato il sogno che fin da piccolo ha popolato la sua vita: diventare campione del mondo di F.1. C'è riuscito quest'anno al termine di un duello durissimo contro i l sette volte iridato Lewis Hamilton

Una vita sempre al Max

VERSTAPPEN CAMPIONE DEL MONDO È UNA BELLA FAVOLA A LIETO FINE PER UN TALENTO PRECOCE SUL QUALE PAPÀ JOS HA SPESO LA SUA ESISTENZA E CHE HA SCALATO I VERTICI CON VORACITÀ

di **Matteo Novembrini**

Forse non sapeva ancora come e nemmeno quando, ma di sicuro sapeva dove, sarebbe arrivato. Sin dalla più tenera età. Max Verstappen campione del mondo 2021 è l'evento annunciato più inatteso dell'anno se mettiamo gli orologi indietro di 12 mesi, quando in coda ad un dominio Mercedes fin troppo marcato risultava impensabile, a regolamenti in parte congelati, ribaltare una gerarchia chiara e definita. E invece Max Verstappen ci ha creduto con l'appoggio della Red Bull, la multinazionale che vende lattine per alimentare i sogni di giovanotti che come lui ambiscono a diventare grandi nel proprio sport. Consegnandoci delle storie pazzesche, come questo mondiale 2021.

Una famiglia da corsa

Sul talento naturale nasce la prima, vera domanda esistenziale di Max Verstappen. Ma lui, il talento, lo ha ereditato dalla mamma o dal papà? Entrambi piloti, entrambi con buoni numeri da giovanissimi a suggerire un futuro roseo o quantomeno soddisfacente. Perché sì, è facile ricordare papà Jos e le sue vicende in F.1, ma è anche corretto ricordare il passato al volante di mamma Sophie, Kumpen il cognome. Ha corso contro gente che sarebbe sbarcata nel Circus e pure contro, udite udite, quel Christian Horner che avrebbe condotto suo figlio al titolo mondiale. Di lei Chris ha ricordato: «*Era tra i primi dieci al mondo, sicuro*». A casa Kumpen si parlava sempre di sport e motori: suo padre Robert era stato presidente della squadra di calcio del Genk (quattro titoli nazionali in Belgio) ed aveva un fratello, Paul, che proprio come suo figlio, Anthony, cugino di Sophie, avrebbe intrapreso la carriera di pilota. Poi nel DNA di Max ci ha messo lo zampino pure papà Jos: a 22 anni si ritrovò nel posto giusto ma al momento sbagliato, perché in una Benetton validissima c'era anche Michael Schumacher, l'uomo che gli ha fatto provare quello che Max ha fatto provare ai suoi compagni di squadra. Dopo il tramonto del progetto Honda, di cui era stato collaudatore, per Jos la vita in F.1 non sarebbe stata più la stessa. Benetton ed Honda, occasioni di una vita mai più tornate. E non poteva bastare, ad uno come Jos, una vittoria di classe alla 24 Ore di Le Mans per sentirsi realizzato. Le frustrazioni di un sogno in frantumi, probabilmente, hanno ulteriormente indurito un carattere già brusco e burbero di suo, con Jos che della tenerezza non ha mai saputo che farsene: numerose le accuse di violenza domestica (anche da parte della mamma di Max, che poi chiese il divorzio), numerose le risse che lo hanno visto protagonista, passando per le due settimane di carcere di inizio 2012. Insomma, la vita di Jos è stata tutt'altro che da marito e padre modello, ma in lui era già nata un'idea: rendere suo figlio il più forte di tutti. Se poi abbiano influito anche le mini-vacanze con la famiglia Schumacher, chissà: ma sia benedetto il web se oggi si riesce a scovare facilmente la foto in cui un piccolo Max guarda dal basso verso l'alto con occhi luccicanti "zio Michael". Le famiglie Verstappen e Schumacher, del resto, si trovavano anche fuori dai circuiti, con Jos e Michael che avevano fatto in tempo a stringere un bel rapporto nato nel paddock ed ai box ai tempi della Benetton: Max ha recentemente ricordato di quando giocava con Mick, due anni più piccolo: «*Ma chissà di cosa parlavamo e come, io non conoscevo il tedesco... Ma credo che due bambini sappiano sempre trovare un modo per comunicare*».

Una formazione severa

«*Max è stato il mio progetto di vita*». Jos ama ripeterlo sin da quando Max ha cominciato a dimostrare di possedere i numeri del campione, prima ancora che campione diventasse davvero. I metodi rudi di Verstappen senior sono ormai arcinoti, tra le sgridate davanti a tutti in pista, l'abbandono in autostrada, qualche pugno sul casco nelle giornate no («*Ma quei pugni mi hanno svegliato*», ricorda Max), una settimana senza parlare al figlio dopo un grosso errore ed in generale un'educazione militaresca per quel pargolo sempre spinto ad andare più veloce ad ogni giro. Comportamenti duri a plasmare un bambino cresciuto con un'indole simile, almeno in pista, dove si vedeva fosse decisamente uno dei migliori. Al suo primo anno in monoposto, alla porta c'era già la fila; ma dopo un primo momento in cui a spuntarla pare Toto Wolff, arriva Helmut Marko a gamba tesa, che offre ciò che Toto ancora non offre: un debutto immediato in F.1. Toro Rosso a partire dal 2015 e la promessa di entrare nella squadra madre entro tre anni a seconda dei risultati: un'occasione da prendere al volo.

2015: Max stravolge la F.1

È domenica 15 marzo 2015 quando un giovanissimo Max Verstappen prende per la prima volta in via ad un Gp di F.1. Dalla fine dell'estate precedente, ovvero da quando viene ufficializzato il suo prossimo debutto con la Toro Rosso, gli statistici sono corsi alle calcolatrici e non credono ai loro occhi: Max debutterà in gara a 17 anni, 5 mesi e 15 giorni, polverizzando il precedente record di Jaime Alguersuari, che a Budapest 2009 aveva debuttato a 19 anni, 4 mesi e 3 giorni. In pratica, l'olandese volante debutta con almeno due anni di anticipo su tutti gli altri: e la Federazione, per paura che si vada verso una precocità eccessiva, da allora decide di rivedere i parametri della Superlicenza. Se un tuo debutto impone una rivisitazione delle regole, vuol dire che stai già facendo qualcosa di impensabile. È il vento del Nord che arriva e che si fa subito conoscere: 7° al secondo Gp in Malesia, Verstappen quell'anno esalta la Toro Rosso insieme ad un altro figlio d'arte, Carlos Sainz jr, pure lui al debutto. Con un po' di dietrologia, pare incredibile pensare che quello è stato una spareggio secco che ha definito le carriere di entrambi: chiudendo l'anno davanti 49-18 in termini di punti (forbice, va detto, pure troppo severa nei confronti dello spagnolo, penalizzato da una certa dose di sfortuna), Max si assicura la precedenza per il salto in Red Bull. Grinta, velocità e sicurezza paiono incredibili per un ragazzo così giovane, dotato di una spavalderia al limite dell'incoscienza: Grosjean si ricorda ancora la tamponata di Montecarlo, mentre a Faenza non si sono scordati di quel "No!" urlato a Singapore quando fu chiesto a Max di concedere strada a Sainz, più veloce dietro di lui. Arrogante? Forse sì, ma che fermezza per un ragazzino.

2016: a Barcellona si fa la storia

Basta poco a comprendere che quel ragazzo è destinato a grandi cose. Ma serve meno tempo del previsto a vederlo in cima al podio: ci pensa Marko dopo 4 Gp nel 2016, quando sceglie di sostituire Verstappen con Daniil Kvyat in Red Bull (legati da storie sportive e da libro cuore). Marko si prende del pazzo, si dice che Max è troppo giovane. Ma siccome essere giovani è un difetto solo per i vecchi, Helmut ci prova lo stesso e chissà il godimento a vederlo vincere subito al debutto con la RB12 al Montmelò, nel giorno dell'autoscontro tra Hamilton e Rosberg. Si inchinano pure Raikkonen e Vettel, nella domenica in cui Verstappen toglie proprio a Seb il record di race-winner più giovane di sempre. Sotto il podio Marko pare un bambino, Sergio Marchionne mastica amaro e papà Jos, per la prima volta in vita sua, si fa catturare con le lacrime agli occhi dalle telecamere. Insomma, la vita stravolta in due settimane. «*È la più grande scommessa della mia vita* - diceva Helmut pochi giorni prima di Barcellona -, *Max è un talento sensazionale*». Un talento purissimo, su questo non c'è dubbio: ma ancora acerbo e troppo irruento, come dimostrerà nel corso dell'anno. Perché Max affianca alle eccellenti prestazioni un'aggressività bella da vedere ma talvolta fuori luogo e di tanto in tanto controproducente; e mentre la Ferrari dietro le quinte si muove per prenderlo ma trovando di fronte a sé un contratto blindatissimo, in pista le prende dallo stesso Max, che fa a ruotate con Seb e Kimi in Ungheria, in Belgio e soprattutto in Messico, dove Vettel perde la trebisonda. Ma per quanto a volte Max sia da scappellotti sulla nuca, in Brasile le mani servono solo per applaudire: nel diluvio sorpassa, sbaglia e poi rimonta, prendendosi un 3° posto da urlo che vale come una vittoria. Chiedere a Rosberg, campione di lì a poche settimane ma sverniciato all'esterno della Curva do Sol.

QUEL DEBUTTO DA MINORENNE
Max Verstappen ha debuttato in F.1 nel Mondiale 2015 al volante di una Toro Rosso. Debutta in gara a 17 anni, 5 mesi e 15 giorni. Al 2° Gp della stagione in Malesia è 7°

2017: due vittorie e Singapore

Insomma, questo per dire che Max Verstappen è croce e delizia, di lui non si possono pretendere i lampi se non si sanno accettare gli eccessi. Che ce ne sono, eccome se ce ne sono: ed infatti, in una stagione in cui porta a casa due vittorie, lo scatto più rappresentativo del 2017 del numero 33 è quello che lo ritrae a sandwich tra le due Ferrari, nell'umido di Singapore, un attimo prima del di-

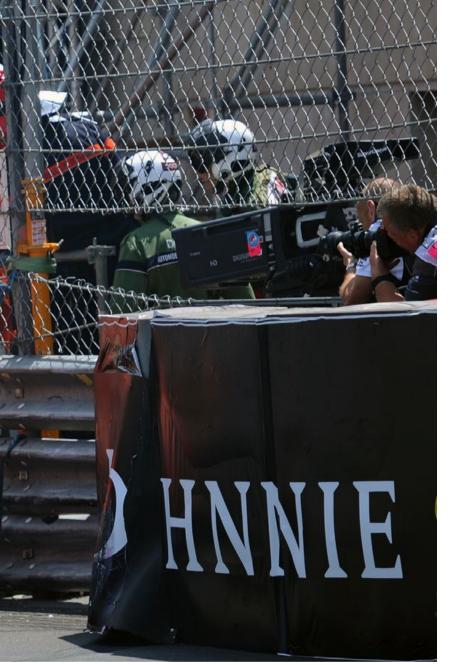
sastro. Ecco, se quell'immagine è l'istantanea più caratteristica della stagione di Verstappen, le parole che ne sono seguite sono quelle che fotografano bene il personaggio: «*Sono contento che ci siamo ritirati tutti e tre*». Uno così, a 20 anni, o lo ami o lo odi. L'indole è quella e gli appassionati il personaggio lo hanno già inquadrato. Come hanno già capito che, nel caso di Max, trattasi di pilota dal quale puoi aspettarti di tutto: come un'infilata clamorosa ad Hamilton in Malesia oppure il mettere fuori il compagno di squadra (a Budapest, dove Ricciardo ringrazia col dito medio) con una ruotata senza capire il limite tra difendere la posizione e mettere a repentaglio la corsa della macchina gemella. Il modo di correre non ammette compromessi, e pure la testa è focalizzata su un punto fermo nelle certezze di Max: se non mi gioco il titolo e gli altri sì, allora sono gli altri che si devono spostare. È così che Max intende una stagione senza possibilità iridata, contrariamente a quanto aveva sperato alla vigilia della rivoluzione aerodinamica del 2017, con la Red Bull capace di aggiudicarsi qualche vittoria di tappa ma niente più.

2018: Monaco, il crocevia di una carriera

Si potrebbe dire tutta esperienza raccolta. Il problema è che Max, questa esperienza, pare non farla. E infatti l'inizio del 2018 è da incubo, con cinque errori in sei weekend di gara: testacoda in Australia, contatto con Hamilton e ritiro in Bahrain, scontro con Vettel in Cina, incidente con Ricciardo (fuori entrambi) a Baku e, soprattutto, incidente alle Piscine nel sabato di Monaco. Ecco, fermiamoci un attimo a Montecarlo: 26 maggio 2018. Tra queste pagine l'avete già sentita, ma è giusto ricordarlo: quella è stata una svolta. Perché seppur giovanissimo, in quel momento Max ha già più di 60 Gp alle spalle: troppi, per tollerare una sequenza del genere di orrori. E l'ambiente che lo aveva sempre difeso, coccolato e soprattutto giustificato, stavolta esplode: Horner e Marko dicono chiaro e tondo a Max che è il caso di finirla. Su di lui hanno investito e scommesso, su di lui hanno già detto di voler costruire il proprio futuro, anche a costo di scontentare uno come Daniel Ricciardo, il quale infatti in quei mesi capisce che non aria finendo per salutare tutti, destinazione Renault.

Comunque, la lavata di capo arriva: il rischio concreto era quello di disperdere una stoffa pregiata in un mare di errori e presunzione, ma oggi si può dire che il salvagente sia arrivato in tempo. E per quanto prometta testate (testuale) a chi continuerà a fargli domande sui suoi errori, da lì in poi partirà una striscia lunghissima che lo vede esente da errori nelle domeniche da corsa. In questo filotto c'è spazio per due successi nel 2018, a Spielberg e Città del Messico, dove Ricciardo in qualifica lo batte di 26 millesimi negandogli per sempre l'opportunità di diventare il poleman più giovane della storia. Per Daniel è una cartolina d'addio, perché in Red Bull hanno fatto un ragionamento ben preciso: l'uomo con cui costruire il futuro lo abbiamo e si chiama Max Verstappen.

2019: sull'Honda dell'entusiasmo

Quella è un'investitura ufficiale, ed è l'unica certezza alla vigilia del 2019. Perché in quella stagione la Red Bull, stanca della Renault, si tuffa sulla scommessa Honda, una scelta che nasconde qualche insidia e con passaggi a vuoto da mettere in conto. Di ambizioni iridate non è il caso di parlare, con una Mercedes ancora troppo superiore, ma qualche soddisfazione arriva. Verstappen si dimostra il cavallo giusto su cui puntare, la Honda conferma una crescita costante ed alla fine Max è 3° nel campionato Piloti. L'olandese è un valore aggiunto, ma anche un problema per la seconda macchina: Gasly viene fatto fuori a metà campionato per far posto ad Alex Albon, ma nessuno è sui livelli di Verstappen. Il quale si dimostra un pilota sempre più solido, veloce e costante: in gara non sbaglia quasi più, nei duelli non cambia approccio ma non commette errori, migliora la gestione delle gomme e complessivamente fa un passo avanti nella visione della corsa, senza cadere in eccessi di foga. Alla fine le vittorie stagionali sono tre, una più bella dell'altra: rimonta da urlo in Austria e ruotata a Leclerc, capolavoro sul bagnato ad Hockenheim, duello vinto con Hamilton in Brasile. L'unico fine settimana senza un senso logico resta quello del Messico, dove Max, inspiegabilmente, sembra quello dei primi tempi: in qualifica vede Bottas a muro, ma non alza

il piede e conquista una pole che gli verrà tolta; al via invece è troppo aggressivo e compromette subito una corsa che avrebbe potuto vincere, chiudendo 6°. Vecchi fantasmi da domare che ancora ritornano, ma in generale il pilota è pronto: adesso serve una macchina da mondiale.

2020: pandemia vattene via

Se il 2019 era stata una stagione di costruzione per mettere basi solide al rapporto con la Honda, il 2020 è un'annata interlocutoria. Fino a luglio è un'attesa lunga per la Red Bull, convinta di avere le carte in mano per fronteggiare la Mercedes. Speranze deluse sin da subito, perché la Mercedes è decisamente una spanna superiore a tutta la concorrenza. E Max si ritrova a vivere in un limbo, nella terra di nessuno: spesso troppo lento per le due Mercedes ma quasi sempre irraggiungibile per tutti gli altri, a cominciare da una Ferrari che nel 2020 è l'ombra di se stessa. Per farla breve, la strada verso il podio è più semplice ma quella per la vittoria più difficile, nell'arco di un campionato che per Max è un po' più

C'È STATO ANCHE VERSBATTEN
Nel 2016 Verstappen passa alla Red Bull e conquista la prima vittoria in F.1 sbancando al Gp di Spagna. Sopra il botto di Max a Monte Carlo. Uno dei crash per i quali viene ribattezzato Versbatten

pesante da sopportare rispetto al 2019, conclusosi con una media punti in gara leggermente superiore a quella del 2020, anno in cui l'olandese sconta anche un po' di sfortuna: subito fuori alla prima gara per un guasto, stessa sorte a Monza, altro problema al Mugello dove successivamente resta vittima di uno strike e fuori pure nella seconda gara a Sakhir, dove è Leclerc a metterlo a muro. Il bilancio comunque è positivo: due gare vinte ed una persa per eccesso di irruenza. L'errore arriva in Turchia, con Max in testacoda nel tentativo di prendere Perez sul bagnato, mentre le vittorie arrivano a Silverstone-2 ed all'ultimo atto di Abu Dhabi, dove la Red Bull domina oltre le attese. Col senno di poi, è un segnale lanciato alla Mercedes.

2021: la storia è adesso

Il resto è cronaca dei giorni nostri. Un mondiale ghermito all'ultimo, quando ormai tutto sembrava perso. Un finale che ha messo a dura prova la resistenza di Verstappen, mentalmente fortissimo di fronte al recupero di Lewis, pur con qualche fallo di reazione da cartellino giallo: il dritto di Interlagos, lo zigzag sempre in Brasile, la giornata da cuori forti a Jeddah, dove Max sbaglia un po' tutto guidando sopra il limite, cercando volutamente un incidente che a lui avrebbe fatto comodo. In Arabia Saudita stava per perdere la testa, in una condizione di inferiorità chiara e dichiarata, provando a fare più del lecito. Ma le stelle hanno voluto che si decidesse tutto ad Abu Dhabu, dove il mondo si era dato appuntamento per l'ultima ripresa di una lotta che ha ricordato, per intensità del confronto e grandezza degli interpreti, il duello tra Muhammad Ali e Joe Frazier, 50 anni esatti dopo il primo, storico incontro al Madison Square Garden. Quello passato alla storia come il "Fight of the Century", l'incontro del secolo. A Yas Marina nient'altro che loro due, Lewis e Max, scrittori a quattro mani di un capitolo bellissimo nella storia della Formula Uno, artefici di una lotta andata oltre le righe in due ring storici, Silverstone e Monza, laddove l'audacia di Max è riuscita nuovamente ad avere il sopravvento sulla necessità di riflettere, di ragionare, di capire quando è il momento di alzare il piede. Passi su Monza,

DALLA SCOMMESSA ALL'APOTEOSI
Autentico uomo squadra, Max Verstappen è stato un prospetto sul quale ha investito senza esitazioni Red Bull. Alla ricerca del nuovo Vettel, la squadra anglo-austriaca ha puntato tutto sul giovane olandese fino all'apoteosi del Gp di Abu Dhabi

ma Silverstone è stata emblematica e non è certamente dietrologia. In quel momento Max era lanciatissimo e nell'accettare un 2° posto nel giorno in cui era Lewis a dover chiedere tutto o niente non ci sarebbe stato nulla di male. Ma è lo stupendo vizio di Max Verstappen: nel corso della stagione ha imparato cosa significhi ragionare in gara per un titolo (Turchia docet), ma quando viene chiamato nel confronto corpo a corpo non sa tirarsi indietro, non resiste all'idea di un duello ruota a ruota. Un "racer" puro, come direbbero gli inglesi. Ali e Frazier divennero amici, chissà che non sia lo stesso destino di Max e Lewis. Diversi per stile e carattere ma sotto sotto uguali quando si è trattato di tirare fuori tutto, ma proprio tutto, dalla botte del talento, in un campionato che ha vissuto vari momenti di apnea. Una classe fuori dal comune per entrambi, una tempra che gli rende più simili di quanto loro stessi, forse, siano disposti ad ammettere.

Il mondo di Max

Per dare una forma ai propri sogni servono lavoro, dedizione, voglia di sacrificarsi. Poi, una predisposizione naturale non guasta mai. In F.1 i sogni diventano realtà con le vetture giuste, ma anche con le persone giuste, ed in questo senso Verstappen pare circondato da un mondo fatto di gente pronta a metterlo al centro delle proprie attenzioni, a cullarlo nei dubbi e nelle incertezze. Inevitabile, per un pilota, incontrare momenti difficili; ed è qui che serve non solo la mano della squadra, ma anche e soprattutto quella della famiglia e delle persone più care. Nel team Max ha trovato quanto di meglio un pilota possa desiderare: una squadra solida, disposta a tutto per lui, anche a sacrificare compagni di squadra sull'altare della speranza iridata. Trionfare con Verstappen per la Red Bull significava dimostrare, innanzitutto a se stessa, di aver vinto una scommesso fatta nell'estate del 2014. Horner, Marko, Newey: nessuno dei vertici ha mai perso la convinzione di avere materiale di prima qualità tra le mani nel caso del pilota. Neppure Gianpiero Lambiase, suo ingegnere di pista, la voce che lo accompagna e lo sostiene in ogni gara, quella che ormai lo conosce come le proprie tasche.
E poi la famiglia: in pista c'era solo papà Jos, perché mamma Sophie era vicina a Victoria, sua sorella, che aveva dato alla luce il secondo nipotino di Max (Lio, fratellino minore di Luka) pochi giorni prima di Abu Dhabi. In pista c'era anche Kelly, la donna che si dice gli abbia trasmesso una serenità superiore in una vita spesa sempre e solo a rincorrere il successo in pista. È questo il mondo di Max, mentre il mondo guarda lui percependo in quel ragazzo nato e cresciuto in Belgio ma con anima olandese uno dei possibili miti a livello internazionale: per lui si sono mosse folle intere, gruppi di persone che in lui hanno trovato la ragione del loro tifo. Se fai i nomi di Diego Armando Maradona, Alberto Tomba, Valentino Rossi o Michael Schumacher tutti sanno di chi parli, nel loro modo di essere universalmente conosciuti, nel loro modo di aver catturato un'attenzione anche lontano dalle piste o dai campi da gioco. Non sappiamo se per Max all'orizzonte ci sarà un futuro del genere; ma se così sarà, non ci sarà da meravigliarsi. ●

di Giorgio Ferro

Equilibrio fenomenale

MAI COME IN QUESTO CAMPIONATO 2021 SAREBBE STATO GIUSTO PREMIARE ENTRAMBI I GRANDI PROTAGONISTI DEL MONDIALE. SCOPRIAMO PERCHÉ

COL FIATO SOSPESO
Quello tra Verstappen ed Hamilton, Red Bull e Mercedes è stato un testa a testa che ha tenuto col fiato sospeso dall'inizio alla fine di uno dei Mondiali più belli della storia della F.1

La Storia la scrive chi vince. Pertanto onore a Max Verstappen che ha conquistato il titolo nel più bel Mondiale di F.1 degli ultimi anni. E altrettanto onore a Lewis Hamilton per aver contribuito a mantenere in perfetto equilibrio fino all'ultima curva un duello di livello assoluto. Mai come in questo 2021 sarebbe stato giusto premiare entrambi i Fenomeni al volante. Si dà però il caso che nel Motorsport – e nello sport in generale – solo uno si porti a casa la coppa più grande. Ed è bello così. Che ci sarebbe stato equilibrio al vertice in questo campionato lo avevamo capito fin dalle prime uscite, se ci seguite su queste pagine ve lo ricordate sicuramente. Qualcosa non sembrava perfettamente "rotondo" sulla nuova Mercedes W12 e, al contempo, a Milton Keynes telaisti e motoristi avevano realizzato un prodotto decisamente competitivo, nonostante la semi-blindatura dei regolamenti tecnici. Il gap tra le due vetture si era vistosamente assottigliato e le possibilità che sotto la bandiera a scacchi non passasse per prima sempre e solo una stella d'argento erano assai concrete.
È stato proprio così, in una sinfonia che ha alternato solisti e tempi in modo armonioso per dieci mesi. Il campionato è scivolato via senza farci pesare la sua notevole lunghezza. 22 Gp (nel calendario originale sarebbero stati 23) sono volati via fluidi proprio perché ad ogni appuntamento c'era un motivo valido per rimanere incollati davanti agli schermi.
Come avevamo scritto nel nostro ultimo debriefing, era probabile – viste le caratteristiche del circuito – che Hamilton sarebbe andato a pareggiare Verstappen in Arabia. Ed era altrettanto evidente che, nell'ultimo atto di Abu Dhabi, tutto si sarebbe risolto per un dettaglio. Un'incollatura, come si dice nell'ippica. Che avrebbe poi sicuramente dato adito a discussioni e polemiche per tutto il periodo invernale, visti i caratteri degli attori. Avevamo auspicato che gli organi preposti al controllo tecnico e sportivo tenessero la barra diritta per disincentivare al massimo le occasioni di contatto che – considerate le "attitudini" di uno dei due protagonisti sistematicamente portato a cercare la rissa – sarebbero state estremamente probabili, punendo in modo rigorosamente omogeneo gli eventuali colpevoli. E comunque, sarebbe stato opportuno che non ci fossero interferenze nel duello tecnico-sportivo tra i due super guerrieri, supportati alle spalle dai loro potenti eserciti. Se la sarebbero dovuta giocare loro su un terreno di battaglia dai confini comunque perfettamente regolari.
Purtroppo non è stato così. Se consideriamo lo spettacolo, il finale è stato degno del più emozionante thriller americano. Dal punto di vista sportivo, invece, è stato decisamente deludente. Un po' come quando, al cinema, l'ultima scena rovina il film appassionante a cui abbiamo assistito, rapiti, per ore. Michael Masi – il direttore di gara che, va detto, sembrava inizialmente intenzionato a rimanere in tutti i modi giustamente fuori da qualsiasi interferenza – è entrato a gamba tesa proprio nel momento più inopportuno. A quattro giri dalla fine di un Gp che era stato sportivamente molto chiaro. Hamilton e la Mercedes avevano dominato, punto.

Nonostante le scelte strategiche intelligenti della Red Bull, che commenteremo dopo, facessero pensare ad un maggior equilibrio.
Masi ha scavalcato stewards e compagnia cantante con decisioni poco ortodosse, condizionando con le sue decisioni l'esito di un campionato che, come detto, era stato meravigliosamente equilibrato e meritava di terminare proprio come stava accadendo. Sul campo e senza invadenze al limite dell'arbitrarietà.
Invece il suo assolo finale ha favorito palesemente uno dei due contendenti – che meritava sicuramente il titolo tanto quanto l'altro – ma che non era di fatto quello che se lo stava conquistando sul campo. Peccato. Un Mondiale così grandioso avrebbe meritato un finale più dignitoso.
Anche perché, ritornando sul terreno puramente tecnico-sportivo, i due Super Team – perché, ragazzi, a Brackley e Milton Keynes ci sono due concentrati di competenze di altissimo livello – avevano preparato il weekend al meglio. In particolare in Red Bull – consci del fatto che negli ultimi anni ad Abu Dhabi aveva sempre vinto chi era partito dalla pole – avevano puntato tutte le loro fiches sulla qualifica. Anche a costo di non essere perfettamente a posto per la gara. Obiettivo assoluto partire davanti a Lewis. E poi ci avrebbe pensato Max, in qualche modo, a non farsi superare. Così pensavano a Milton Keynes.
Ecco dunque spiegata la scelta di andare estremamente scarichi aerodinamicamente. Infatti, per la prima volta nella stagione (e aggiungiamoci pure gli anni precedenti), la Red Bull è stata la più veloce alla fine del lungo rettilineo dov'era posizionata la speed trap. E sulla nostra Mappatura delle Efficienze ecco che i punti caratteristici delle due Red Bull si sono portati molto a destra, là dove l'efficienza in rettilineo è massima.
Era chiaro che così Verstappen e Perez sarebbero andati in sofferenza nelle curve per la carenza di downforce. Ecco allora l'idea di partire con le gomme soft, le rosse, compensando un po' con il maggior grip la perdita di efficienza in curva conseguente alla scelta aerodinamica. Poi Max, dall'alto del suo enorme talento, avrebbe saputo gestire la "leggerezza" della vettura anche nei tratti più guidati cercando di non perdere troppo rispetto a Hamilton.
Una scelta, quella dei tecnici Red Bull, che non riteniamo sia quindi stata obbligata dopo lo spiattellamento di uno pneumatico a mescola media nel Q2 fatto in frenata dal pilota olandese. È stata piuttosto una scelta strategica pensata e concettualmente intelligente per puntare tutto sulla partenza.
Poi però, come abbiamo visto, il film non è iniziato come ipotizzato in Red Bull. Proprio nella fase in cui Max avrebbe dovuto fare la differenza, ovvero lo start, è stato battuto da Lewis che ha così potuto iniziare la sua cavalcata. L'ora e mezza successiva la ricordiamo bene e non ci torniamo più sopra.
Abu Dhabi ha dunque rappresentato per la Red Bull una svolta strategicamente radicale nella definizione del set-up della RB16B. Nel confronto con la Mercedes, questa vettura aveva mostrato fin dall'inizio dell'anno una migliore efficienza in curva, conseguenza di un ottimo bilanciamento meccanico ed aerodinamico su un livello di downforce sempre molto elevato. È stato grazie a questa qualità della sua vettura che Verstappen ha potuto attaccare la leadership di Hamilton alle prese, al contrario, con una W12 piuttosto scorbutica nell'affrontare le curve. Certo la Mercedes è riuscita sempre a compensare con una migliore efficienza in rettilineo, nonostante i vistosi passi avanti della power-unit Honda. E poi c'era Lewis a metterci del suo…

DIFFERENZA TRA LE EFFICIENZE DELLA RED BULL RISPETTO ALLA MERCEDES

(I punti verdi rappresentano i circuiti dove la Red Bull è stata più veloce in qualifica)

MAPPATURE DELLE EFFICIENZE 2021

VS

GB -0,075 sec

USA +0,209 sec

BAHRAIN +0,388 sec

BRASILE -0,438 sec

SPAGNA -0,036 sec

AUSTRIA +0,294 sec

MONTECARLO +0,025 sec

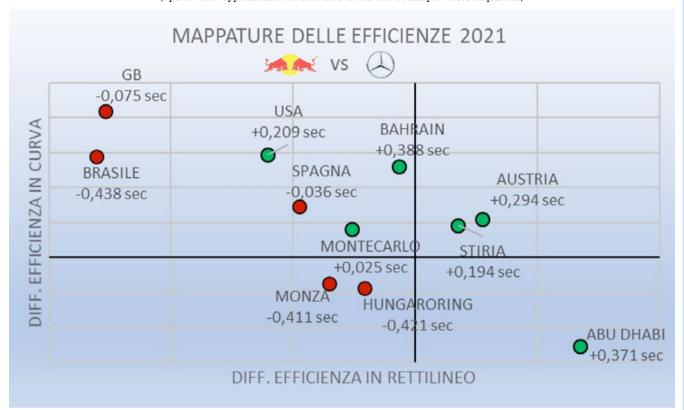
STIRIA +0,194 sec

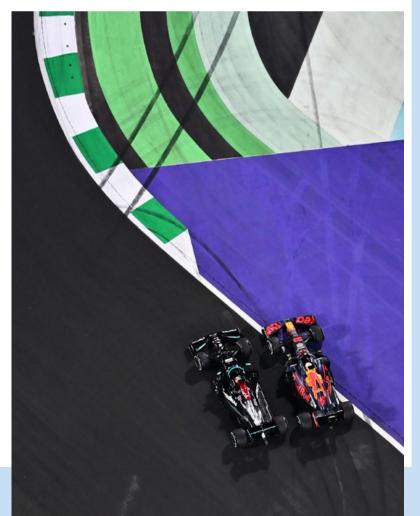
MONZA -0,411 sec

HUNGARORING -0,421 sec

ABU DHABI +0,371 sec

DIFF. EFFICIENZA IN CURVA

DIFF. EFFICIENZA IN RETTILINEO

Insomma, se vogliamo sintetizzare questa stagione in poche righe, possiamo dire che – Abu Dhabi esclusa – la Red Bull è stata praticamente sempre più performante della Mercedes nei settori guidati dei circuiti, perdendo ancora qualcosa negli allunghi. Quindi migliore efficienza in curva praticamente dappertutto e peggiore efficienza in rettilineo. Il mix di questi due parametri ingegneristici di sintesi ha però fatto sì che le prestazioni delle due vetture – guidate da quei due Fenomeni assoluti – fossero praticamente equivalenti quasi dappertutto. Ne è nato un campionato bellissimo che ricorderemo negli anni, anche se gli ultimi dieci minuti hanno fatto barcollare la passione di molti.
Visto che ora siamo alle porte di una rivoluzione tecnica importante, c'è da auspicare che anche altri team possano avvicinare prestazionalmente i prodotti che Mercedes e Red Bull metteranno in pista – perché, statene certi, da quelle parti dominano la materia e non è certo un cambio di regole del gioco a farli tremare. Speriamo così che il parterre dei pretendenti alle vittorie si arricchisca.
E, già che ci siamo, c'è da sperare anche che gli ultimi dieci minuti di Abu Dhabi e magari anche qualche altro episodio controverso capitato nei weekend precedenti, inducano ad una revisione intelligente di regole sportive e anche ruoli.
Poche regole, applicate con rigore ed uniformità da giudici competenti ma non protagonisti. Perché la Storia la devono scrivere piloti e tecnici. ●

Futuro a **18 pollici**

PROVE DI 2022 PER TEAM E PIRELLI. MARIO ISOLA: «*SODDISFATTI DOPO LE DUE GIORNATE AD ABU DHABI. RACCOLTA UNA GRAN MOLE DI DATI DA ANALIZZARE DURANTE LA PAUSA INVERNALE*»

di **Massimo Costa**

Siamo alle strette finali. Il dado, quella della gomma, è tratto. Scherzi a parte, i test di Yas Marina hanno decretato il passaggio definitivo delle Pirelli da 13 pollici a quelle più strette e alte da 18 pollici. È stato un lungo lavoro di affinamento quello svolto dal costruttore italiano, uno sviluppo avviato ben due anni fa e che poi è stato interrotto per diversi mesi dalla pandemia. I team e la Pirelli, nel corso della stagione hanno svolto diverse prove con uno o due team selezionati, e sempre diversi, nei giorni successivi alla disputa di alcuni dei Gran Premi in calendario. Tanto lavoro al quale hanno contribuito piloti e ingegneri dei team. Il numero uno di Pirelli motorsport ha così raccontato: «*Siamo rimasti soddisfatti delle due giornate di test di Yas Marina e di come si sono comportati i nuovi pneumatici da 18 pollici. È stato un lungo percorso di sviluppo iniziato ben due anni fa, nel 2019, e che ci ha portato ad avere un prodotto e una gamma di mescole totalmente inedite per la prossima stagione. Nel corso della prima giornata di test a Yas Marina, è stato notato che molti piloti avevano sulle gomme anteriori del graining, in particolare quando utilizzavano gli pneumatici morbidi, un fatto che generava sottosterzo. Abbiamo quindi analizzato i dati e ritenuto che era possibile ridurre la pressione delle gomme anteriori di 1,5 psi* (da 21,5 a 20,0, ndr), *scelta rivelatasi azzeccata perché la situazione è nettamente migliorata in particolare per la mescola C3. Però, occorre considerare che i team hanno impiegato le mule car e l'obiettivo per tutti noi era quella di permettere di raccogliere il maggior numero di dati possibili per poi analizzarli durante la pausa invernale. I veri valori penso che li vedremo soltanto in occasione dei test pre campionato 2022 quando le Pirelli 18 pollici saranno installate sulle nuove monoposto che, ricordiamo, avranno una aerodinamica completamente diversa, una nuova ti-*

UNA LUNGA MARCIA DI AVVICINAMENTO
Quella del passaggio dai 13 ai 18 pollici è stata una lunga marcia di avvicinamento per la Pirelli e i nuovi pneumatici destinati alle rivoluzionarie monoposto del 2022

CREDO CHE PER TUTTI SARÀ NECESSARIO CAMBIARE CERTI ASPETTI DELLO STILE DI GUIDA, MA LO SAPEVAMO GIÀ CHE AVREMMO DOVUTO FARE QUESTO ESERCIZIO

CARLOS SAINZ

pologia di freni e poi vi saranno i copri cerchio. Da quanto si è saputo nelle varie simulazioni fatte, le monoposto 2022 potrebbero essere di mezzo secondo più lente di quelle attuali, una differenza che però, penso, verrà sicuramente azzerata nel corso della stagione. Comunque, per il 2022 avremo ben 25 giornate di test dedicate a un ulteriore sviluppo delle gomme da 18 pollici, quindi presumo che, se saranno necessari degli interventi, nel 2023 avremo un prodotto ulteriormente migliorato». Il nuovo pilota della Mercedes, George Russell, ha avuto ben due giornate a disposizione per capire al meglio il comportamento delle Pirelli da 18 pollici. «*Ho notato una reazione piuttosto diversa tra le gomme da 13 pollici utilizzate fino all'ultimo Gp e quelle per il 2022. Ma vedremo se le sensazioni che ho ricevuto saranno le stesse con le nuove monoposto*», ha detto il pilota britannico. Sergio Perez, che con la Red Bull ha girato il secondo giorno, ha dichiarato: «*Le 18 pollici mi sembrano molto diverse da quelle attuali, ma sono stato piacevolmente sorpreso da come si comportano. Generare temperatura al loro interno è stata una delle cose su cui abbiamo lavorato e sembrano essere più robuste in termini di surriscaldamento della superficie. È stato piacevole, ho trovato un bel feeling con le gomme da 18 pollici*». Daniel Ricciardo, il più veloce con le 18 pollici, ha aggiunto: «*È stato utile avere del tempo per provare i nuovi pneumatici. Questo ci ha permesso di raccogliere parecchi dati che serviranno per lo sviluppo al simulatore della nuova MCL36 e devo dire che mi sono trovato bene nella guida*». Sulla stessa linea il suo compagno Lando Norris. Charles Leclerc ha guidato il primo giorno dei test di Yas Marina, salvo poi scoprire di avere di nuovo il Covid. Queste le sue impressioni: «*Sono stati test importanti per continuare ad entrare in sintonia con le dimensioni degli pneumatici maggiorati rispetto a quelli usati fino a questa stagione. Le ruote sono molto grandi e il feeling al volante è abbastanza diverso. Il team ha raccolto dati importanti che potranno tornare utili nella preparazione della vettura 2022. Personalmente, questo giorno mi è servito per proseguire nella conoscenza di queste gomme, anche se dubito che le sensazioni trasmesse da questa vettura saranno simili a quelle della nostra prossima monoposto, visto che saranno vetture concettualmente molto diverse*». Il suo compagno Carlos Sainz ha detto: «*Sono soddisfatto della quantità di giri che siamo riusciti a fare. Sono più stanco mentalmente che fisicamente, perché a fine stagione il corpo è super allenato, mentre a livello di testa devi essere concentrato fino all'ultimo, perché stai pur sempre guidando una macchina di Formula Uno. Poter provare così a lungo queste gomme da 18 pollici è stato molto interessante. Ci sono delle differenze chiare con le attuali, ma direi che nel complesso sono un prodotto che va nella giusta direzione. Dalle sensazioni che ho provato, credo che per tutti sarà necessario cambiare certi aspetti dello stile di guida, ma dopotutto sapevamo già che avremmo dovuto fare questo esercizio per le macchine che ci verranno messe a disposizione l'anno prossimo*». ●

Rookie Test solo un colpo in canna

CON UNA SOLA GIORNATA A LORO DEDICATA SI SONO GIOCATI LA LORO PRIMA VOLTA SU UNA F.1 IN UN'UNICA OCCASIONE. ANDIAMO A SCOPRIRE COM'È ANDATA

di **Massimo Costa**

NICK DAVANTI A TUTTI
È stato Nick De Vries, a sinistra, a far segnare il miglior tempo nel corso della giornata dedicata ai debuttanti ad Abu Dhabi. Sopra Yelloly e sotto Fuoco

Solo una occasione. Un unico colpo. Per i ragazzi che tentano di affacciarsi al mondo della F.1, è sempre più difficile. Nel 2021, si è svolta una sola giornata di test a loro dedicata, sul circuito di Yas Marina, ed ormai è una consuetudine radicalizzata che nessuno prova a cambiare. Lasciando perdere il 2020 caratterizzato dalla pandemia e che aveva completamente modificato il calendario del Mondiale, fino al 2019 vi era la possibilità per i cosiddetti rookie di girare anche a Montmelò nel mese di maggio prima di raggiungere il classico finale di stagione ad Abu Dhabi. Negli ultimi anni, test si svolgevano anche a Silverstone, Spielberg e Budapest, poi via via cancellati nel nome del risparmio budget. E così, alla fine è rimasta soltanto la giornata di Yas Marina post campionato. Tanto per evidenziare la differenza rispetto a un passato neanche lontano, prendendo come esempio Lewis Hamilton, l'inglese nel suo anno di debutto in F.1 (il 2007) ha effettuato dalla fine di novembre 2006 all'agosto 2007 un totale di 29 giornate di prove. Come lui, ovviamente, più o meno, tutti i piloti di quella stagione. Di quei test, ben 20 avevano preceduto la prima gara dell'anno. Tanta roba insomma, e che permetteva ai debuttanti di acquisire quei chilometri fondamentali per prendere confidenza con le difficili monoposto della massima categoria. Dai 29 giorni del 2007, e un chilometraggio valutabile sui 12-13mila chilometri, siamo passati ai 400 km scarsi che un rookie riesce oggi a disputare nell'unico radioso giorno in cui si materializza il sogno di una carriera. Se uno di questi avesse avuto la chance di correre il prossimo anno in F.1 (Guanyu Zhou non è da considerare tale perché ha già svolto alcune giornate di prove con le vecchie Renault F.1 oltre a un test nel 2020 e al turno di libere del Gp di Austria 2021), avrebbe potuto aggiungere tre giornate tra il prossimo febbraio e marzo, e arriveremmo neanche a 2.000 km in tutto prima di affrontare il primo appuntamento. Salvo poi avere tutti gli occhi addosso se nelle prime corse del campionato le prestazioni non sono particolarmente esaltanti e gli errori arrivano facilmente. Dopo di che, zero test durante il campionato, solo simulatore. La F.1 è l'unico sport che continua a non permettere ai suoi atleti di allenarsi.

A Yas Marina, i giovanotti che si sono affacciati al volante delle monoposto 2021, con le gomme tradizionali da 13 pollici in quanto le Pirelli da 18 pollici sono state provate sulle "mule car" dagli ufficiali, sono stati una decina. Tra questi anche due piloti che pur non avendo mai partecipato ad un Gran Premio, non si possono definire giovani ed hanno già maturato una certa esperienza: **Antonio Fuoco** e **Nick Yelloly,** rispettivamente schierati dalla Ferrari e dalla Aston Martin per confrontare il lavoro reale delle reazioni delle vetture con quello del simulatore nel quale trascorrono diverse ore durante l'anno. L'italiano ha anche avuto la possibilità di girare con la mule car ed assaggiare le Pirelli da 18 pollici completando una settantina di giri.

De Vries firma il miglior tempo

Nyck De Vries è stato il pilota che ha guidato la W12 martedì 14 aprile. L'umore nel box Mercedes non era certo dei migliori, ma all'olandese è stato permesso di ben figurare in quanto (unico) nel finale di giornata ha potuto montare le gomme di mescola tenerissima, le C5, per realizzare un imprendibile primo tempo. De Vries è il campione della Formula E in carica, titolo ottenuto al volante della Mercedes, e nei mesi estivi era tra i candidati per salire finalmente in F.1, via Toto Wolff, nel team Williams. Ma alla fine non se ne è fatto nulla e così il 26enne conterraneo di Max Verstappen ha dovuto nuovamente mandare giù un amaro boccone. Per anni infatti, De Vries è stato pilota Junior della McLaren, ma la squadra di Zak Brown e prima di Ron Dennis, non gli ha mai dato la possibilità di svolgere un test. Non si è mai capito il perché. Finché, l'arrivo di Lando Norris in McLaren ha tolto definitivamente dai giochi Nyck, che si è rifatto vincendo il campionato F2 del 2019, al terzo tentativo. Riassumendo, De Vries ha conquistato il titolo della F2 e della Formula E nel giro di un paio di stagioni, eppure non ha mai trovato la chance di debuttare in F.1. Il contentino glielo ha dato la Mercedes, che lo utilizza anche al simulatore, e ad oggi De Vries ha svolto in tutto due giornate di test: una nel 2020, una nel 2021, e sempre a Yas Marina.

SCENE DA UN DEBUTTO
Sopra un consistente Lawson al debutto sull'Alpha Tauri. In alto a sinistra Vips, sopra a sinistra Shwartzman che si è diviso tra Ferrari e Haas sulla pista di Yas Marina dove non sono mancati i fuori programma

Piastri chiude in alto con l'Alpine
Un altro giovane che pur avendo mietuto successi nelle formule propedeutiche dovrà rimanere in panchina è **Oscar Piastri.** L'australiano, ancora più di quanto ottenuto in carriera da De Vries, ha un curriculum certamente spettacolare in quanto ha vinto la Eurocup Renault nel 2019, la F3 nel 2020 da debuttante e soprattutto la F2 quest'anno alla sua prima esperienza. Roba che è riuscita a gente come Nico Hulkenberg, George Russell e Charles Leclerc. Eppure Piastri, 20 anni di Melbourne, parte della Academy Renault, dovrà stare alla finestra del team Alpine per cui ha guidato la monoposto 2021 per la prima volta a Yas Marina. In precedenza aveva assaggiato la Renault di tre anni orsono. Inutile dire che Oscar (un nome, un destino) si è rapidamente adattato alla A521 realizzando il terzo tempo finale. Peccato non vederlo in azione nel Mondiale F.1 del prossimo anno, ma Piastri paga le colpe della precedente gestione Renault di Cyril Abiteboul, il quale è riuscito nel tempo a perdere tutti i team clienti che sarebbero stati fondamentali per parcheggiare il ragazzo (o i ragazzi) della Academy. Ricordiamo infatti, che l'Alpine Renault è l'unico costruttore di motori che fornisce soltanto la propria squadra ufficiale. Di conseguenza, con la riconferma di Esteban Ocon e Fernando Alonso, le porte sono chiuse. Il rischio è che rimanendo un anno intero fermo, impossibilitato dallo svolgere test, Piastri accumuli ruggine come capitato ad Antonio Giovinazzi che, addirittura, era rimasto lontano dalle gare per ben due stagioni, danneggiando il diamante puro che è.

Lawson si mette in evidenza
Molto bene a Yas Marina si è comportato un altro ragazzo in arrivo dal continente dell'Oceania, **Liam Lawson**. Il neozelandese ha piazzato l'Alpha Tauri-Honda tra De Vries e Piastri. Pilota Junior Red Bull, Lawson ha disputato un 2021 da urlo nel campionato DTM con la Ferrari 488 di AF Corse (risultando vice campione in una controversa ultima gara) e contemporaneamente ha gareggiato in F2 terminando nono al debutto con una vittoria all'attivo. Il biondo 19enne di Pukehoe era alla sua prima volta in F.1 ed è piaciuto per l'approccio estremamente professionale mostrato. E si sa, che quando Helmut Marko rimane favorevolmente colpito da un suo nuovo pupillo, chi ha un sedile assicurato in Alpha Tauri inizia a tremare.

O'Ward, F.1 tutto un altro mondo
Una gradita sorpresa nei test di Abu Dhabi l'ha fornita la McLaren perché ha permesso a **Patricio O'Ward** di conoscere la guida di una monoposto di F.1. Il 22enne messicano è cresciuto agonisticamente in USA e nel 2018 ha vinto il campionato Indy Lights. La Red Bull si è interessata a lui e lo ha inserito nel proprio programma Junior spedendolo in Giappone nella Super Formula e permettendogli di disputare un unico weekend in F2. Le cose non sono andate bene, nel frattempo O'Ward ha anche debuttato in Indycar in quel frenetico 2019. Finito ancora prima di iniziare seriamente il rapporto con Marko, il

ragazzo di Monterrey è entrato nella squadra Arrow McLaren impegnata in Indycar e le cose sono cambiate radicalmente. Quarto nel 2020, terzo nel 2021 con due successi e tre pole, quarto nella 500 Miglia di Indianapolis terminata in sesta posizione l'anno scorso. Zak Brown ha quindi deciso di regalargli la possibilità di provare la McLaren F.1 e lui si è ottimamente comportato segnando il quarto crono. La cosa più divertente, concluso il test, è stata la reazione di O'Ward, completamente raggiante, come un ragazzino appena sceso dalle montagne russe. Abituato alla Indycar certamente meno eccitante delle vetture F.1, O'Ward è rimasto impressionato da tutto: dalla velocità, dal grip, dalla frenata, dalla reazione violenta di queste macchine. E chissà che prima o poi non lo vedremo ricoprire qualche ruolo in F.1.

Zhou inizia l'avventura con Alfa Romeo

Con l'Alfa Romeo ha iniziato l'apprendistato **Guanyu Zhou**, il 22enne cinese che dopo tre stagioni di F2 e alcuni test effettuati con la Renault e le libere con la Alpine nel Gp di Austria, quest'anno proprio nel finale ha perso il secondo posto chiudendo terzo, debutterà in F.1 avendo preso il posto di Antonio Giovinazzi. Parte della Academy Renault, che non riuscirà mai a spiegare come mai Zhou è in F.1 con un team motorizzato Ferrari e Piastri è fermo pur avendo vinto il campionato al debutto, nel corso del primo giorno ha girato con la C41 dotata delle Pirelli 13 pollici mentre 24 ore dopo è salito sulla C41 mule car guidata da Valtteri Bottas conoscendo così il comportamento delle Pirelli di 18 pollici. Non sarà un anno facile per lui, ma avere come compagno un pilota esperto come il finlandese ex Mercedes sarà sicuramente di aiuto. Come di aiuto sono i 30 milioni di dollari (almeno così si dice) che porterà alla squadra diretta da Frederic Vasseur.

PROVE DI FUTURO
In alto a destra O'Ward alla sua prima presa di contatto con la McLaren in F.1. Sopra, Piastri subito in evidenza al suo primo test con l'Alpine. A destra, Zhou sull'Alfa Romeo Racing sulla quale prenderà il posto di Giovinazzi nella prossima stagione

Shwatzman tra Ferrari e Haas

Sulla Red Bull-Honda si è visto **Juri Vips**, già presente ai test del 2020. Il 21enne estone di Tallinn del programma Junior Red Bull quest'anno ha concluso il campionato di F2 al sesto posto riscattando un 2020 piuttosto incerto dopo un buon 2019 in F3 in cui si era piazzato quarto. Vips è stato chiamato in alcune occasioni a ricoprire nel 2021 il ruolo di riserva per Red Bull e Alpha Tauri. Nei test di Yas Marina ha perso tempo per un problema e non ha particolarmente brillato. Con la Ferrari è sceso in pista **Robert Shwartzman**, 22enne russo della FDA, che nella prima giornata ha girato soltanto nel pomeriggio ereditando la vettura da Fuoco. Il vice campione della F2, il secondo giorno è salito sulla Haas, unico a impegnarsi con le Pirelli da 13 pollici, ed ha segnato buoni tempi se paragonati a quelli di Mick Schumacher nel weekend di gara. Shwartzman con la Ferrari aveva svolto già alcune giornate di prova a Fiorano e a Yas Marina nel 2020. Infine, con la Williams si è presentato **Logan Sargeant**, americano che da un paio di mesi è entrato nella Academy della squadra. A inizio 2021 era senza volante nonostante il bel terzo posto conseguito nella F3 2020. Stava pensando di tornare in USA e provare a correre in qualche categoria GT, ma all'ultimo è arrivata la chiamata del team Charouz per affrontare per la terza stagione la F3. Sargeant è poi entrato nel management di George Russell e tutto è cambiato. È arrivata la Williams, è arrivata la chance di correre le ultime due tappe della F2 e in questa serie correrà nel 2022 con Carlin. Dunque, nel test di Yas Marina non ci si poteva attendere molto da Sargeant, ma ne sentiremo di certo parlare ancora. ●

Nero Wolff

DURO ATTACCO DI TOTO AL SISTEMA: «*CI ATTENDIAMO CHE SIANO PRESE DELLE CHIARE MISURE PRIMA DELL'INIZIO DEL MONDIALE 2022 IN MODO CHE PILOTI, TEAM E SPETTATORI ABBIANO RIFERIMENTI CHIARI E SAPPIANO COSA ASPETTARSI DA QUESTO SPORT. IO E LEWIS SIAMO DELUSI*»

di Alessandro Gargantini

GRAFFIO INDELEBILE NELLA MEMORIA
Dominatore della scena iridata dal 2014 ad oggi, la Mercedes ha dovuto alzare bandiera bianca quest'anno e cedere lo scettro del Mondiale Piloti a Verstappen e alla Red Bull. Ma il finale dell'ultimo Gp ad Abu Dhabi resterà un graffio indelebile nella memoria di Toto Wolff

Dolcevita nero, sfondo di cemento grigio, nemmeno l'accenno di un sorriso nei trentasette minuti nei quali Toto Wolff si è dedicato i media per soffermarsi sui fatti di Abu Dhabi e sulle profonde e insanabili ferite che gli ha lasciato l'ultimo Gran Premio dell'anno. Il numero uno della Mercedes non può digerire una sconfitta che non è arrivata sul campo, ma è soprattutto conseguenza delle decisioni prese da Michael Masi a seguito dell'incidente di Latifi. In quel preciso istante, le scelte prese dalla direzione gara hanno dissolto la supremazia espressa da Hamilton nel Gran Premio decisivo della stagione e posto le condizioni affinché le gerarchie venissero ribaltate. Lo Sport stava incoronando Hamilton campione del mondo per l'ottava volta, ma l'intervento della direzione gara ha spostato gli equilibri. Wolff non ci sta perché la corsa aveva dato un chiaro responso, perché all'uscita del pilota di Montreal si poteva reagire con la bandiera rossa e, in caso di safety-car, si doveva consentire a tutte le macchine, o a nessuna, di sdoppiarsi e ricongiungersi al gruppo. Invece, solo cinque macchine si sono sdoppiate, esattamente quelle tra Hamilton e Verstappen, e dieci secondi dopo è ripreso l'ultimo giro del Gran Premio, senza nemmeno che riuscissero a raggiungere il gruppo. In passato, come nel 2020 al Nurburgring, la direzione gara aveva richiesto che tutti si sdoppiassero e raggiungessero il gruppo prima di dare il restart. Wolff si sente derubato di un risultato conquistato da Hamilton sul campo, netto e incontestabile, a causa di decisioni ad hoc che mancano di coerenza nella loro applicazione. La Mercedes ha dato tutto per raddrizzare un mondiale nel quale la Red Bull aveva avuto un ampio predominio nelle fasi iniziali e centrali. Hamilton ha fatto errori che non erano parte del suo curriculum, come a Imola o Baku, ma ha saputo risollevarsi e sfoderare un finale di calendario che gli ha permesso di pareggiare i conti e vincere, ma soltanto in pista, il duello finale.

> SE QUANTO ACCADUTO FOSSE VALUTATO IN UNA CORTE ORDINARIA, AVREMMO AMPIE GARANZIE DI VITTORIA. IL PROBLEMA CHE ABBIAMO È DATO DALLA STRUTTURA DELLA FIA. C'È DIFFERENZA TRA AVERE RAGIONE E OTTENERE GIUSTIZIA
>
> TOTO WOLFF

> **SE GUARDIAMO A TUTTE LE CONTROVERSIE DI QUEST'ANNO, SONO TUTTE LEGATE A SITUAZIONI ACCADUTE IN GARA E ALLA MANCANZA DI CONSISTENZA NEL MODO IN CUI SONO STATE VALUTATE**
>
> TOTO WOLFF

Verstappen è stato un grande rivale così come la Red Bull per la Mercedes, ma perdere a causa di decisioni prese dal direttore di gara al fotofinish è un boccone troppo indigesto per la squadra di Brackley, che non è riuscita a festeggiare come avrebbe meritato, se non altro negli Emirati, la conquista dell'ottavo alloro iridato tra i costruttori. Poco importa se il finale thrilling ha fatto schizzare gli ascolti ed elettrizzato il pubblico, i valori sportivi devono venire prima del puro intrattenimento. Wolff ha fatto appello, ma l'ha subito ritirato, anche perché non ha avuto fiducia fino in fondo nell'attuale Governing Body e non sopporta l'idea di vincere un mondiale a tavolino, proprio come l'ha perso. «*Aver ragione non significa ottenere giustizia*» ha ripetuto diverse volte Wolff, spiegando che quanto accaduto è distante anni luce dai suoi valori e ideali. Wolff vuole andare oltre i fatti di Abu Dhabi, ma quanto accaduto rimarrà indelebile per lui e per Hamilton, «*il più forte di tutti i tempi*», che è stato derubato di un mondiale meritato e che ora dovrà trovare la forza di credere ancora nel sistema per tornare più forte di prima. Non una cosa facile, considerando la profondità d'animo e i principi del baronetto inglese. Wolff ha spiegato che la Commissione, istituita dopo i fat-

ti di Abu Dhabi, è un segnale positivo che va nella direzione giusta per provare a cambiare il sistema. Chi vive nella Formula Uno è parte integrante di un microcosmo che si regge su equilibri che, se persi, ne mettono a repentaglio l'esistenza. E i valori sportivi non possono che esserne la radice.

- È in atto un processo di analisi e revisione da parte della FIA di quanto accaduto ad Abu Dhabi e delle circostanze che hanno portato alla conquista del titolo da parte di Verstappen. É stata creata un'apposita Commissione per individuare le azioni da compiere per migliorare la situazione. Quali sono le tue aspettative? C'è ancora spazio per un eventuale ricorso da parte della Mercedes?

«*Mi attendo che la Commissione svolga un lavoro concreto e non dia un riscontro soltanto a parole. Vorrei vedere dei fatti che restituiscano centralità allo Sport, al quale lo show deve essere subordinato. Non possiamo più essere in balia di decisioni su misura, ad hoc, come quelle alle quali abbiamo recentemente assistito. Questo, sia sul piano sportivo che regolamentare. Perciò ci attediamo che siano prese delle chiare misure prima dell'inizio della prossima stagione in modo che i piloti, i team e gli spettatori abbiano riferimenti chiari e sappiano cosa aspettarsi da questo Sport*».

QUEL FINALE DAVVERO FEROCE

Le concitate fasi dell'ultimo Gp del Mondiale hanno scompaginato tutti i piani nell'ultima tornata di una corsa al titolo davvero feroce

- C'erano ad Abu Dhabi le condizioni per appellarvi contro le decisioni degli steward? Perché siete tornati indietro nella vostra iniziativa di fare appello?

«*Pensiamo di avere un caso molto forte sotto l'aspetto legale. Se quanto accaduto fosse valutato in una Corte Ordinaria, avremmo ampie garanzie di vittoria. Il problema che abbiamo è dato dalla struttura della FIA, che non può giudicare il proprio lavoro. C'è una differenza tra l'avere ragione e ottenere giustizia. E noi non saremmo riusciti ad ottenerla. Penso che ci sia una lezione dalla quale imparare. Dobbiamo essere certi che, d'ora in poi, quanto visto negli Emirati non si ripeta. Inoltre, nel caso fossero commessi degli errori, serve una Corte in grado di giudicare in modo corretto e neutrale di fronte a tutte le parti*».

- Hamilton vi ha condizionato nel ritirare con l'appello?

«*Abbiamo deciso insieme al nostro pilota sia di procedere con l'appello che di ritirarlo. Come potete immaginare, sia per il nostro pilota che per la squadra è stato terribile confrontarsi con una decisione degli steward che ha cambiato il destino del mondiale. Abbiamo fatto appello, ma nessuno di noi vuole vincere il mondiale in un Tribunale. Dopo la corsa eravamo profondamente scossi per quanto accaduto: non è stato solo il frutto di una decisione sbagliata, ma è stata un'interpretazione libera delle regole (free style reading of the rules) che ha spogliato Hamilton del titolo. È stata una decisione molto combattuta quella di ritirare l'appello, tremendamente difficile per noi e per il nostro pilota, perché crediamo fermamente che nell'espressione più alta del Motorsport, lo sport più importante al mondo, giustizia debba essere fatta. La mia anima ed il mio corpo soffrono profondamente per quanto è successo e pretendono che quanto accaduto sia valutato nel modo corretto. Penso che un procedimento legale ci darebbe ragione. Ma, come ho detto prima, c'è una differenza tra aver ragione e ottenere giustizia. E non vogliamo vincere un campionato in un'aula di Tribunale*».

- Pensi che da parte degli steward sia stata fondamentalmente una principale decisione sbagliata o che ci sia stata reiterazione?

«*É un problema ampio, che non si limita ad un solo episodio. Se guardiamo a tutte le controversie di quest'anno, sono tutte legate a situazioni accadute in gara e alla mancanza di consistenza nel modo in cui sono state valutate. Ci sono state libere interpretazioni del regolamento. Una cosa è guidare duro, il che può suscitare punti di vista diversi tra team e piloti. Questo è nella natura dello Sport e fa parte del gioco. Quello che non accettiamo è la mancanza di coerenza e di consistenza nelle decisioni prese. Questo porta a litigi, a polarizzazioni ed è terreno per una serie di inutili controversie. L'anno scorso, al Nurburgring, abbiamo ricevuto una spiegazione dalla direzione gara che è stata esattamente il contrario di quanto accaduto ad Abu Dhabi domenica. Sulla pista tedesca, gli steward hanno detto che la safety-car doveva restare in pista il tempo necessario affinché tutti i piloti doppiati si sdoppiassero e si accodassero al gruppo. Stiamo parlando di solo quattordici mesi fa. Quello che è stato fatto lo scorso fine settimana va in una direzione completamente opposta e ci è stata fornita una spiegazione di cento ottanta gradi diversa rispetto all'anno scorso*».

- Avete parlato con Masi dopo la corsa? Gli avete detto che non avete più fiducia in lui?

«Non mi interessa parlare con Masi. Le decisioni prese negli ultimi quattro minuti del Gran Premio degli Emirati hanno derubato Hamilton di un titolo che era stato conquistato e meritato in pista. La guida di Hamilton nelle ultime quattro corse della stagione è stata fenomenale. Anche nell'ultima corsa del mondiale il predominio del nostro pilota è stato netto ed indiscutibile dallo start alla fine della corsa. Non ha mai ceduto un centimetro. Nessuno è stato in grado di insidiare la sua leadership. Rubargli il titolo in questo modo, nell'ultimo giro di gara, non è accettabile. Da sportivo e professionista, i miei valori non sono compatibili con quello che è accaduto domenica. Ora spetta alla FIA decidere come queste cose devono essere evitate in futuro. Non avrei avuto alcun problema ad accettare un successo di Verstappen e della Red Bull se conquistato in pista domenica. Non ho nulla di personale contro Verstappen, che è un grande campione con doti di guida eccezionali, e contro la Red Bull, che è stata un fiero rivale. Ho il massimo rispetto per i nostri avversari e avrei voluto evitare tutte queste discussioni ed il danno fatto allo Sport. Ora spetta alla FIA, con la quale abbiamo avuto una positiva interazione negli ultimi giorni, decidere cosa fare. Ora che la Commissione è stata formata, noi abbiamo fiducia che insieme agli altri piloti e team, verranno poste le condizioni per cambiare rotta e non vedere più certe cose in futuro».

- Pensi che le scelte di Abu Dhabi della direzione gara siano state influenzate dalla ricerca di dare il maggior intrattenimento possibile e che sia stata messa pressione su Masi in questo senso?

«Non direi mai queste cose. Alla fine, noi forniamo un intrattenimento che viene dopo lo Sport e non può essere il contrario. La chiarezza delle regole, la consistenza e la coerenza con le quali devono essere applicate è basilare. Non può esistere una decisione presa a favore dello show che vada contro le regole dello Sport. Non siamo su Netflix con Drive to Survive. Stefano Domenicali sta facendo un ottimo lavoro di marketing, fenomenale, nel portare lo Sport sui massimi livelli e non ha alcun interesse a interferire sulle dinamiche delle corse per motivi di intrattenimento. Non posso sapere se Masi ha avuto o meno pressioni, ma lo Sport deve essere credibile in quanto tale e non finzione o wrestling».

- Cosa ti fa pensare che la FIA si adopererà per migliorare la situazione?

«Penso che ci debba essere sempre la massima trasparenza e le motivazioni delle scelte non debbano rimanere in una stanza chiusa. Sono ottimista perché la maggior parte degli addetti ai lavori e di chi fa parte di questo mondo condivide la mai frustrazione per quel che concerne le decisioni prese quest'anno. Ho avuto le necessarie rassicurazioni che verrà chiusa nelle prossime settimane la voragine che si è aperta sempre di più nel corso degli ultimi anni in tema di scelte degli steward».

- Hai detto di aver avuto un confronto costruttivo con la FIA e la Formula Uno negli ultimi giorni. Hanno mostrato delle esitazioni nel tornare su quanto accaduto?

> CON LEWIS ABBIAMO DECISO INSIEME SIA DI PROCEDERE CON L'APPELLO CHE DI RITIRARLO. SIA PER HAMILTON CHE PER LA SQUADRA È STATO TERRIBILE CONFRONTARSI CON QUELLA DECISIONE
>
> TOTO WOLFF

«Penso sia difficile in questo contesto compromettere la propria posizione legale con ammissioni. Hanno fatto i passi giusti. Il Presidente della FIA ha deciso di creare questa Commissione per guardare a quanto accaduto, all'incidente della corsa di Abu Dhabi, con l'obiettivo che certi fatti non si ripetano. Ho accolto positivamente questa iniziativa che indica che qualcosa non è andato per il verso giusto. L'organo giudicante deve essere adeguatamente robusto come chiunque è parte di questo mondo vorrebbe. Quanto fatto è un passo modesto se comparato a quanto successo domenica, ma è qualcosa di positivo».

- Ross Brawn ha detto di non aver gradito la tua interazione, e quella di Horner, con Masi durante il Gran Premio. Cosa ne pensi?

«Sono d'accordo con Ross e nello stesso tempo, insieme a lui, penso che non abbiamo preso la decisione giusta nel permettere che i dialoghi con la direzione gara siano aperti a tutti per avere la massima trasparenza. Ci sono tante cose dette nell'intercom che possono essere interessanti; quindi, è giusto che gli spettatori ci ascoltino, ma probabilmente siamo

andati oltre lo scopo che ci eravamo prefissi. Io e Horner abbiamo fieramente sostenuto le nostre parti e le nostre squadre. C'è stata molta pressione e sono d'accordo che questo ha complicato le scelte di Masi. Penso che si possano indicare al direttore di gara delle situazioni che non sono state colte, ma non fare pressioni come accaduto per difendere le rispettive cause. Non bisogna fare lobbying e mettere pressioni».

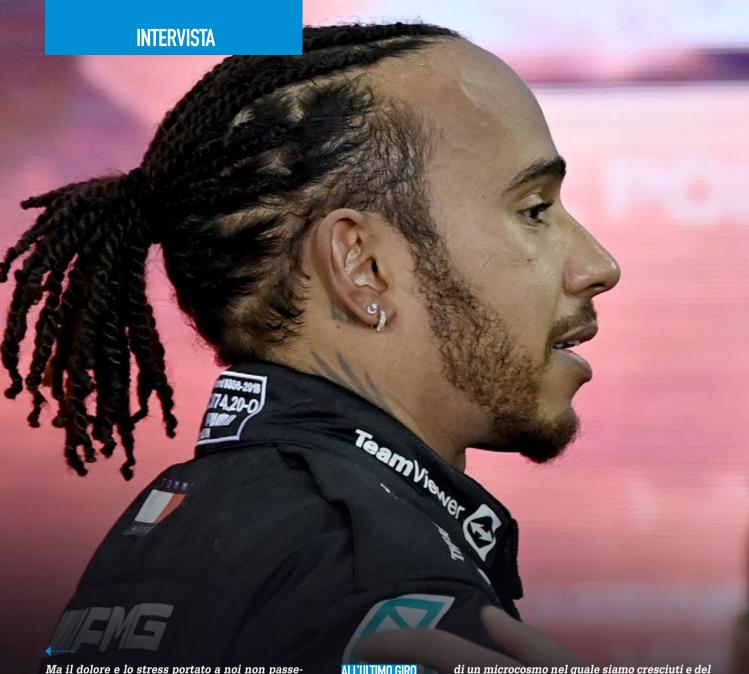
- Pensi che dopo l'uscita di Latifi il Gran Premio degli Emirati avrebbe dovuto essere sospeso con la bandiera rossa?

«C'è un regolamento chiaro che dice che se c'è un rischio per la sicurezza dei piloti, e le macchine incidentate non possono essere rimosse in fretta, la gara deve essere fermata con la bandiera rossa. Se, invece, viene presa la decisione di mandare in pista la safety-car c'è un'altra regola che prescrive che tutte le macchine si debbano sdoppiare prima che la corsa riprenda e la vettura staffetta rientri. Nessuna di queste regole è stata rispettata. A caso, alcune macchine si sono sdoppiate, mentre altre no. Perché non è stata data l'opportunità a Sainz di vincere la corsa accodandosi a Verstappen? Perché sono state fatte sdoppiare solo le macchine tra Hamilton e Verstappen? Perché la safety-car è rientrata senza rispettare le regole. Sono state chiaramente prese delle decisioni ad hoc, e questo è inaccettabile. C'è stata una varietà di azioni da prendere per seguire le regole, ma non sono state prese».

- Come pensi che Hamilton assorba quanto accaduto nelle prossime settimane? Pensi che possa, dopo questa delusione, decidere di fermarsi?

«Io e Lewis siamo delusi per quando accaduto, ma amiamo troppo questo Sport. Violando i principi fondamentali di correttezza sportiva e autenticità, lo Sport stesso viene meno, non è più rilevante. Siamo esposti a decisioni casuali che possono alterare tutto. Ed è normale, a questo punto, porsi delle domande se tutta la fatica, le lacrime e il sangue abbiano avuto un senso. Se la cosa sia sostenibile. Se portare la massima prestazione in pista possa non bastare a vincere in virtù di decisioni casuali. Penso che non supereremo mai questa cosa, che non sia possibile. Spero che tutti potremo usare questa situazione per migliorare lo Sport d'ora in poi.

UN 2021 CON SCONTRI E POLEMICHE

Nel solco di una stagione all'insegna delle polemiche e della battaglia totate il pista e fuori, anche il Gp conclusivo del Mondiale 2021 è stato percorso da veleni per alcune manovre e decisioni che hanno finito con lo scontentare tutti

Ma il dolore e lo stress portato a noi non passeranno mai. Anche oggi, tornando sui fatti di domenica, non posso credere e accettare quanto accaduto. È stata presa e annunciata la decisione che nessuno poteva sdoppiarsi e quattro minuti dopo si è scelto di fare il contrario. Solo cinque macchine, quelle tra Max e Lewis, hanno potuto sdoppiarsi. Dieci secondi dopo la safety-car ha annunciato il suo rientro nello stesso giro. Onestamente, questo per me è un incubo. Mi sentivo incredulo per quanto accaduto domenica e lo sono tuttora».

- Avete la certezza al cento per cento che Hamilton continui l'anno prossimo dopo quanto accaduto?

«Da un punto di vista umano è una situazione molto difficile perché quanto accaduto è davvero frustrante. Certamente una persona non deve perdere il contesto più grande, perché lo Sport è solo una sua componente della nostra esistenza. Ci sono cose molto peggiori che capitano là fuori e non bisogna eccedere nel drammatizzare gli episodi e pensare che quanto accaduto sia la cosa più importante al mondo. Noi siamo però parte di un microcosmo nel quale siamo cresciuti e del quale facciamo parte da sempre, con valori e credenze. Spero davvero che Lewis continui perché è il più grande pilota di tutti i tempi. Prendete il suo dominio nelle ultime quattro gare, non c'è alcun dubbio su chi abbia vinto le corse e questo è degno della conquista del titolo di campione del mondo. Lavoreremo nelle prossime settimane e nei prossimi mesi per superare quanto accaduto. Lui è un racer, ma è difficile dire se continuerà perché è al culmine della sua carriera, ma dobbiamo superare il male che gli è stato fatto domenica. È un uomo con chiari valori ed è impossibile accettare quanto è successo. Lewis non ha partecipato al gala della FIA e, per coerenza, nemmeno io. Abbiamo deciso di mandare solo Allison a celebrare il nostro ottavo titolo iridato come costruttori, che è stato meritato e merita di essere celebrato perché è un risultato fantastico. Sto cercando di compartimentare la rabbia per aver perso il titolo Piloti in questo modo e l'orgoglio e la gioia per aver raggiunto tra i Costruttori un traguardo che non ha precedenti».

ALL'ULTIMO GIRO DELL'ULTIMO GP
Arrivati a pari punti alla vigilia dell'ultimo Gp Hamilton e Verstappen si sono giocati il titolo iridato Piloti in una corsa che ha mostrato vari volti e che alla fine si è risolta a favore di Max all'ultimo giro

- Vi siete parlati tu e Lewis dopo la corsa, come pensi di convincerlo a rimanere al suo posto?
«*Ci sentiamo tutti i giorni, ma su quanto accaduto non c'è molto da dire in questo momento. Ognuno di noi cerca di gestire i propri sentimenti. Io provo ad aiutarlo a superare il momento e tornare più forte con piena fiducia nel Sport e mi auguro che sia così*».
- Pensi che serva avere un nuovo direttore di gara dopo quanto accaduto per voltare pagina?
«*Penso che il problema non sia una decisione di una persona, ma il sistema con il quale vengono prese le decisioni deve essere cambiato. Il direttore di gara è sotto pressione e, a volte, a causa di nostri errori. Mi auspicavo maggiore coerenza nelle scelte. Ciò avrebbe consentito di evitare tante delle controversie che abbiamo avuto negli anni. Ma le ultime decisioni prese hanno avuto un effetto catastrofico perché hanno cambiato l'esito di una stagione e assegnato il titolo. Dobbiamo però avere fiducia che lo Sport possa tornare in primo piano e il sistema diventi più forte*».

PENSO CHE IL PROBLEMA NON SIA LA DECISIONE DI UNA PERSONA, MA IL SISTEMA CON IL QUALE VENGONO PRESE LE DECISIONI DEVE ESSERE CAMBIATO

TOTO WOLFF

- Quali sono state le razioni dei vostri partner commerciali a quanto accaduto?
«*Sono così orgoglioso per il supporto della squadra e dei partner negli ultimi giorni. Ci hanno sempre fornito dei messaggi molto forti, di grande fiducia*».
- La decisione di non intraprendere azioni legali è definitiva?
«*Sono combattuto tra due strade. Ogni volta che penso all'aspetto legale penso che abbiamo tutte le ragioni per sostenere e vincere una causa in condizioni ordinarie. Ma il mio realismo mi porta a comprendere che una cosa è avere ragione e un'altra è avere giustizia. Non penso che l'attuale governance ci consenta di avere un rimedio e ci possa ridare quanto è stato tolto a Hamilton negli ultimi quattro minuti di gara. Con il cuore pesante abbiamo deciso dunque di fermare il processo. Dobbiamo lavorare per avere in futuro gli strumenti per evitare che quanto visto a Abu Dhabi si ripeta e che gli steward siano responsabili per rendere il processo decisionale più robusto e coerente*»

Dentro alle nuove WRC

NON SOLO IBRIDO PLUG-IN MA ANCHE BENZINA SINTETICA PER LE VETTURE DEL MONDIALE 2022. SCOPRIAMO I DETTAGLI

NEI TEST LE PRIME CRITICITÀ IN CHIAVE 2022
Sulla nuova Hyundai Rally 1 i test vanno avanti da tempo. Ad Alba il team nei mesi scorsi ha svolto anche una prima soluzione di rally in chiave Mondiale 2022 dalla quale sono emerse le prime inevitabili criticità

I TEAM DISPORRANNO DI TRE DIVERSE MAPPATURE PER LA FASE DI POTENZA E DI ALTRETTANTE PER LA FASE DI RIGENERAZIONE: UGUALI PER TUTTI E IN UNA MEMORIA EEPROM NON MODIFICABILE

JULIEN MONCET

di Gianni Cogni

A **Monza** il Campionato del Mondo Rally ha congedato le WRC Plus e nel prossimo mese, al Rally di Montecarlo, è pronto per assistere al battesimo delle nuove Rally1 ibride: una rivoluzione per la specialità? «*Mi pare eccessivo, la definirei una evoluzione più che una rivoluzione* – spiegava pragmaticamente proprio a Monza Andrea Adamo – *Un modo per stare al passo con le esigenze del marketing: ora sul mercato si vendono le auto ibride, quindi è normale che ci si adegui anche nella massima categoria dei rally*». Ma comunque sarà una evoluzione non priva di incognite, e proprio per cercare di capirne di più e meglio ci siamo rivolti al responsabile dei powertrain di Hyundai Motorsport, Julien Moncet.

- La prima domanda, in fondo non così scontata, è di che ibrido stiamo parlando: mild, full, plug-in?

«*Si tratta di un kit ibrido plug-in da 100 Kw (130 cv), che viene abbinato al motore termico, che rimane sostanzialmente quello 1.6 turbo già noto delle WRC (da circa 380 CV), che è stato congelato. A Montecarlo di fatto useremo un motore che è al 95% lo stesso di Monza, solo adattato all'abbinamento con l'ibrido e ai nuovi regolamenti specie sull'aspirazione. Diciamo invece che la grande novità per il motore termico è l'impiego per la prima volta di un carburante totalmente sintetico derivato dalle biomasse. Una svolta importante anche in prospettiva commerciale per i motori termici, che personalmente spero possano continuare ad esistere a lungo*».

- Come viene caricato il pacco batterie?

«*Con un caricatore esterno fornito insieme al kit, ed è definito per regolamento il livello di carica massimo (80%) e minimo (20%) di utilizzo. Il tempo di ricarica è di circa 20 minuti. Si tratta di un caricatore rapido del tipo che già si utilizza nelle gare in circuito. Qualcosa di più di una wall-box da casa ma non un caricatore super rapido. Chiaramente tutto è rivolto a dimostrare le caratteristiche "green" di questa tecnologia. Poi è ovvio che la corrente elettrica da qualche parte e in qualche modo deve essere prodotta...*».

- Che autonomia ha la vettura in funzionamento solo elettrico?

«*La nostra stima è di circa 20 km. Le auto verranno utilizzate solo in elettrico nei parchi assistenza e in alcune sezioni di trasferimento della gara, predefinite in ogni rally dalla Fia*».

- La spinta aggiuntiva del motore elettrico come verrà sfruttata durante le prove speciali?

«*In fase di accelerazione. I team disporranno di tre diverse mappature per la fase di potenza e altrettante per la fase di rigenerazione: uguali per tutti i piloti del team e blindate in una memoria Eeprom e quindi non modificabili. Tutte mappe preventivamente omologate e che non si possono cambiare. Le mappature, sia quella di potenza che quella di rigenerazione, vanno scelte prima della prova speciale e non si possono cambiare durante il tratto cronometrato. Per scoraggiare qualunque cambio di mappa in prova è previsto che debbano trascorrere 60 secondi prima di poter ripartire*».

- Ogni quanto tempo si possono omologare nuove mappe?
«*È prevista questa possibilità solo ad ogni sessione di omologazione della Fia, quindi ogni tre mesi. Perciò le mappe che verranno usate a Montecarlo di sicuro rimarranno le stesse anche per Svezia e Croazia*».
- Dunque il pilota non può scegliere quando avere un supplemento di potenza, perché dipende dalla mappatura. Ma viceversa può influire sulla rigenerazione...
«*Sì. La batteria si ricarica quando si rilascia l'acceleratore, ma per la rigenerazione è necessaria la pressione della frenata. Quando si frena c'è un particolare contatore che richiede un livello minimo, pari a 30 kJoule, perché la rigenerazione sia valida e venga abilitata l'erogazione supplementare di potenza nella successiva fase di accelerazione. Se non si raggiunge questo livello non si avrà il boost a disposizione e si dovrà attendere la frenata successiva*».
- Dunque qualcosa cambia comunque nella guida per il pilota?
«*Sicuramente. La grande sfida per loro è ottenere quante più volte possibile delle rigenerazioni valide il che è una combinazione nell'uso dei pedali di freno e acceleratore. Il che implica modificare lo stile di guida, e valutare i punti e i modi della frenata per avere a disposizione l'extra di potenza quando più serve. Credo che come utilizzare l'ibrido diventerà un elemento indispensabile delle note del pilota*».
- Qualcuno ha azzardato un parallelo fra le Gr.B degli anni '80 e le nuove Wrc ibride, dato che hanno potenze sulla carta molto simili, sopra i 500 cavalli complessivi...
«*Sono passati 35 anni e si tratta di due cose totalmente differenti: è un parallelo inadeguato, soprattutto in fatto di sicurezza. Da allora Fia e Costruttori hanno fatto tanti passi avanti sulla sicurezza, realizzato tanti test sui rollbar, ecc. Personalmente ritengo che le nuove Rally1 sono ancora più sicure delle stesse Wrc precedenti*».
- Il mese scorso avete effettuato ad Alba una simulazione di gara con la nuova auto ibrida, con tanto di zone con funzionamento in sola modalità elettrica. Ha riservato delle sorprese?
«*È stata una simulazione inedita e molto utile, che ci ha fatto imparare parecchio in chiave gara, ad iniziare dal comportamento da tenere nei trasferimenti e in fase di ricarica delle batterie. Ma in sostanza niente grandi sorprese, e quelle piccole sono state positive*».
- Le vetture saranno pronte per Montecarlo? A quanto pare nei test tutti hanno avuto parecchi problemi...
«*Come con tutte le cose nuove è normale che all'inizio ci siano problemi in fase di sviluppo, ma sono abbastanza fiducioso sul fatto che per Montecarlo saremo pronti. Gli stessi incidenti, ad esempio quello di Neuville, rientrano nelle cose normali e non ha avuto nulla a che fare con l'ibrido*».
- Curiosamente la Fia ha deliberato le Wrc ibride ma non ha ancora realizzato un regolamento tecnico per le altre vetture ibride, quelle derivate dalla serie, che oggi in commercio sono molto diffuse e nemmeno per le auto elettriche da rally (N.d. ad esempio in Italia la Suzuki Swift ibrida corre solo grazie a una omologazione nazionale)

«*Con le nuove Rally1 si apre una nuova era ed avviene in un mondo ben delimitato, quello dei Costruttori, con regole precise. Estenderla anche alle vetture di serie e ai dilettanti implica problemi di costi e anche di sicurezza. Noi stessi stiamo ancora imparando, più avanti si potrà porre la questione di un ampiamento ad altre categorie*».

IL KIT DALLA STESSA AZIENDA DELLA MERCEDES F.1

Una potenza da **100 Kw**

La fornitura del kit ibrido uguale per tutti – una scelta per contenere i costi condivisa dagli stessi team - è stata assegnata nel 2020 tramite tender alla tedesca Compact Dynamics, impresa tedesca con sede a Stamberg, che fa parte del gruppo Schaeffler. La Compact Dynamics già fornisce la MGU a Mercedes in F.1 e ad Audi per WEC e Formula E. Tutti i costruttori hanno lo stesso gruppo ibrido che comprende batteria, motore elettrico e invertitore racchiusi in una scatola di carbonio. Il gruppo ha una potenza di 100 Kw e pesa 84 chili, a cui va aggiunto il peso per il liquido per il sistema di raffreddamento: peso che va ad incrementare quello complessivo delle Rally1. ●

Chi è **Moncet**

JULIEN È IL RESPONSABILE POWERTRAIN HYUNDAI MOTORSPORT

Julien Moncet, 46 anni, è nato a Grasse in Francia e da fine 2013 è in Hyundai Motorsport dove è stato il responsabile dei motori ed ora, con l'avvento dell'ibrido, dei "powertrain" delle Hyundai da competizione.

In precedenza ha lavorato con tanti costruttori (ad iniziare da quelli francesi Citroen, Peugeot e Renault per rally e rallycross) e soprattutto nel programma F.1 di Toyota, con la Williams e poi in Cosworth. ●

Ogier ibrido dell'imprevisto

PRIMI TEST DI SEB SULLA YARIS RALLY 1: *«BISOGNA IMPARARE A GESTIRE I VARI PARAMETRI, SERVE PIÙ LAVORO E MENTALMENTE PIÙ CONCENTRAZIONE NEL GUIDARE. PREOCCUPA L'AFFIDABILITÀ»*

ANALIZZANDO TUTTO QUELLO CHE È SUCCESSO NEI TEST DI RECENTE SARÀ UNA GRANDE SFIDA A INIZIO ANNO RIUSCIRE AD AVERE A DISPOSIZIONE UNA VETTURA AFFIDABILE AL 100%

SEBASTIEN OGIER

PRIMA PRESA DI CONTATTO
Sulle Alpi Marittime in Francia, Sebastien Ogier ha iniziato ad assaggiare le qualità della nuova Toyota Rally 1 e a prendere feeling con il nuovo navigatore Benjamin Veillas

di **Marco Giordo**

Il 2022 è alle porte e l'esordio delle nuove top car da rally a tecnologia ibrida, le cosiddette Rally 1, è sempre più imminente e sotto i riflettori. Una scelta quella di girare radicalmente pagina da parte della FIA, che viene ampiamente considerata come il più grande cambio tecnico verificatosi nel Campionato del Mondo Rally negli ultimi 25 anni, cioè dall'avvento delle World Rally Car avvenuto nel lontano gennaio del 1997. La nuova arma da rally della Toyota per il 2022, è stata finalmente provata anche da Sébastien Ogier durante i test svolti dalla casa nipponica la settimana scorsa sulle Alpi Marittime a Roquestéron, sul Col de Lorme, sul Col de l'Ablé e sul Col de Bleine. Il campionissimo di Gap ha avuto modo di saggiare le qualità della Yaris Rally 1 navigato dal suo nuovo copilota Benjamin Veillas. Ogier non ha voluto lasciare poi niente al caso, ed ha fatto fare un giro in macchina anche a Simon Jean Joseph, il suo abituale ricognitore, che così ha capito in cosa soprattutto cambia la guida di una top car quando si è al volante di una Rally 1 ibrida, e come dovrà interpretare le note in vista della prova del Principato. «*La prima cosa che ti accorgi* – ha evidenziato l'otto volte "world champion" Ogier – *è che il tempo di frenata è determinato e ti da modo di attivarti per dare il boost per l'accelerazione seguente, un cambio che richiede un nuovo stile di pilotaggio per riuscire ad attivare al meglio questo sistema. Non è facile abituarsi ma non è una cosa impossibile, ci sono anche delle informazioni che appaiono sul cruscotto che aiutano, ovviamente ci vorrà tempo per adattarsi. Come pilota avere più accelerazione fa piacere, perché alla potenza del motore termico viene cumulata quella ibrida. Globalmente tutto va in automatico, ma volendo puoi staccare la potenza in più gestita dall'ibrido anche se non penso sia proprio il caso di farlo. Bisogna imparare a gestire i vari parametri dell'ibrido, ci vuole più lavoro e mentalmente più concentrazione nel guidare. Sarà qualcosa comunque nuovo*

per tutti, ci vorrà del tempo per ottimizzare e capire diverse cose nuove, ed anche inaspettate nel comportamento un po' diverso delle Rally 1». Durante i test girava il rumor che Ogier sarà in gara nel 2022 in cinque tappe da scegliersi tra Montecarlo, Croazia, Sardegna, Nuova Zelanda, Acropolis e Giappone. Un programma nutrito che verrà ufficializzato a breve dalla squadra giapponese, e che partirà con la prova monegasca da Séb già vinta in passato ben 8 volte, record assoluto per la gara del Principato. «*In vista del Rally di Montecarlo* – ha continuato – *c'è per tutti un enorme punto interrogativo ed ovviamente c'è più incertezza che mai in vista di questo rally. È infatti tutto nuovo ed analizzando quanto è successo nei test di recente, sarà una grande sfida all'inizio dell'anno riuscire ad avere a disposizione una vettura affidabile al 100% e riuscire ad utilizzare al massimo il suo potenziale. Sarà questo che renderà la gara monegasca una sfida particolarmente interessante tra le varie squadre ufficiali. I test hanno avuto un ruolo importante anche perché i cambiamenti talvolta sono meno rapidi del previsto ad arrivare a buon fine, nel preparare il set up. Di sicuro il pilota e la squadra che avranno fatto il miglior lavoro utilizzando questa nuova tecnologia e facendola funzionare al 100% avranno la possibilità di partire meglio all'inizio della prossima stagione*». Infine Séb fa una riflessione interessante. «*I team* – ha evidenziato – *hanno tutti avuto problemi con l'introduzione della nuova tecnologia ibrida, ed inoltre siamo tutti ovviamente un po' preoccupati per il percorso del prossimo Montecarlo. Non è previsto infatti nessun intervento sulle vetture a metà giornata al parco assistenza nelle prime due tappe della gara, sarà dura con le vetture nuove nella corsa d'esordio della stagione*».

Parla Fowler

«*Ci possono essere di tanto in tanto durante i test alcuni elementi diversi messi su per vari motivi* - ha commentato Tom Fowler, responsabile tecnico del Toyota Gazoo Rally Team in un video incontro con la stampa internazionale - *ma effettivamente la carrozzeria che avete visto girare negli ultimi test con Séb Ogier è la versione omologata, quella che abbiamo presentato alla FIA della nostra vettura Rally 1 che esordirà a Montecarlo*». Fowler ha poi anche ammesso che la Toyota aveva deliberatamente utilizzato progetti di carrozzeria diversi da quello adottato, nel tentativo di ingannare i suoi rivali. «*Avete visto vari tipi di carrozzeria montati in passato* – ha continuato – *tutti diversi da quello definitivo che è stato mostrato di recente. Tutto questo perché sappiamo che ci sono sempre cose interessanti per Hyundai e Ford da fotografare e poi da analizzare. E questa è la stessa cosa che abbiamo fatto nel 2015 e nel 2016 quando tutti dicevano che il nostro lavoro era sbagliato e illegale e così via. Il nostro obiettivo principale con la carrozzeria fino a quest'anno è stato quello di fare cose che facciano sì che altre persone mettano quanta più energia possibile nel cercare di capire cosa sono, e dietro le quinte ovviamente abbiamo lavorato sul regolamento FIA*». Poi ha parlato del fatto che l'accelerazione dopo le curve è più lenta rispetto alle Plus e della posizione del sedile del navigatore. «*Sono vetture nuove* – ha evidenziato – *e ci vuole tempo per migliorarle, con lo sviluppo ci riusciremo. Quanto al sedile del copilota per motivi di sicurezza è ora più alto ed affiancato a quello del pilota e per il momento non ci sono novità. C'è stata poi qualche discussione su alcune caratteristiche aerodinamiche perché, come accaduto anche in F.1* – anche di recente con le ali posteriori su Mercedes e così via – *c'è una definizione scritta su carta, ma il modo in cui si traduce in una superficie 3D è piuttosto complicato. L'idea di uno su cosa significhi questo gruppo di regole rispetto ad altre 10 non è mai la stessa, quindi questo regolamento è stato gestito in modo tale che abbiamo dovuto preparare la nostra aerodinamica per l'ispezione da parte della FIA in 3D molto tempo fa e alcuni dei nostri dispositivi sono stati definiti conformi ed altri definiti oltre il limite, ed abbiamo dovuto mettere a punto così il nostro pacchetto finale*». Il lavoro dei team è stato comprensibilmente riservato sullo sviluppo delle loro Rally1. Sia Toyota che MSport hanno avuto però la possibilità di vedere l'interpretazione delle regole da parte della Hyundai, dopo l'incidente patito da Thierry Neuville all'inizio di dicembre. Fowler ha detto di aver guardato le foto della Hyundai incidentata senza la carrozzeria posteriore, ma ha aggiunto che le foto erano «*di qualità molto, molto scarsa, quindi non*

I TEAM HANNO TUTTI AVUTO PROBLEMI CON L'INTRODUZIONE DELLA NUOVA TECNOLOGIA IBRIDA ED INOLTRE SIAMO TUTTI PREOCCUPATI PER IL PERCORSO DEL PROSSIMO MONTECARLO

SEBASTIEN OGIER

ci ho passato troppo tempo». Poi quando gli è stato chiesto se potesse vedere qualcosa di diverso rispetto alla Toyota, Fowler ha aggiunto. «*Penso che ci siano alcune differenze nel layout del raffreddamento ibrido* – ha commentato – *che sembra un po' diverso dal nostro, anche se è difficile dire da quelle foto ad essere onesti. E naturalmente il precedente team principal del team* (Andrea Adamo ndr) *era quello che decideva cosa far vedere, quindi non si sa mai cosa sta mostrando o non mostrando. Potrebbe quindi essere qualcosa della Hyundai non vero, non reale*». Parlando poi della Ford Puma M-Sport, Fowler ha spiegato che è una Rally1 che sembra molto diversa dalla Yaris, soprattutto per le diverse dimensioni del veicolo. «*La prima cosa da dire* – ha dichiarato – *è che con questo nuovo regolamento si è permesso di rendere un'auto piccola più grande o un'auto grande più piccola, quindi nel nostro caso con la Yaris per rispettare le dimensioni minime abbiamo reso una vettura piccola più grande mentre la Puma che è già una vettura grande è stata resa più piccola. Abbiamo in pratica usato diverse strade del regolamento per arrivare alle stesse dimensioni delle vetture. Riguardo invece all'aerodinamica, penso che abbiano spinto abbastanza forte sull'aerodinamica il che è anche una cosa ovvia e bella da vedere. Ma per il resto è un concetto di vettura sostanzialmente abbastanza diverso dal nostro*». ●

5 ROUND DEL MONDIALE 2022 PER SEBASTIEN

Il Mondiale 2022 dell'otto volte campione del mondo Sebastien Ogier dovrebbe prevede la disputa di 5 round della serie iridata a partire da Montecarlo in programma dal 20 al 23 gennaio prossimi

Ciuffi show

TOMMASO AL VOLANTE E PAPÀ PAOLO SUL SEDILE DI DESTRA CONQUISTANO UNA GRAN BELLA VITTORIA NELL'EDIZIONE N° 30

di Leo Todisco Grande

IL CIOCCO - Il Ciocchetto del trentesimo anniversario è stato vinto dall'equipaggio Ciuffi-Ciuffi, con la Škoda Fabia R5 Balbosca, gommata Pirelli. E fin qui la cronaca. Che si complica quando si va nel particolare. Si, perché a guidare, in testa dalla prima all'ultima prova speciale, in un percorso mai disputato da pilota, è stato Tommaso Ciuffi, uno dei giovani più veloci, terzo assoluto nel Tricolore rally 2021, mentre suo papà Paolo, valente pilota, quattro volte vincitore al Ciocchetto, ha preferito il sedile di destra. *«Non del navigatore* - specifica Paolo Ciuffi - *perché non ho dettato note, ma solo dato qualche indicazione, a memoria. Poi, vedendo guidare Tommaso, mi sono divertito e sono rimasto talmente affascinato, che ho abbandonato i propositi iniziali di alternarci alla guida»*. Peccato però che, agli atti ufficiali della gara, risultava iscritto come primo conduttore Paolo Ciuffi e, quindi, la vittoria è andata a lui, per un regolamento inderogabile, mentre Tommaso alla premiazione ha ricevuto il secondo trofeo in bacheca (il primo lo ha vinto, navigando davvero papà Paolo, nel 2017) alla memoria di Maurizio Perissinot, padre di questa gara, destinato al navigatore primo classificato e consegnato da Serena Perissinot, che non manca mai a questo appuntamento. *«Sinceramente mi importa poco di non risultare il pilota vincitore.* - dichiarava alla fine Tommaso Ciuffi - *Anzi sono contento che mio padre segni la quinta vittoria al Ciocchetto, rafforzando il suo record. A me basta sapere che ho guidato bene e di avere visto il mio babbo felice di essermi accanto in gara»*. Il vero e unico rally natalizio, che si disputa dal 1992, all'interno della Tenuta Il Ciocco, ha visto una lotta al vertice serratissima tra l'equipaggio vincitore dei due Ciuffi, e del lucchese Rudy Michelini, con Michele Perna alle note, grandi conoscitori delle brevi ma difficili prove del rally degli auguri, anche se lontani dalle gare da sei mesi. Con la loro Škoda Fabia R5 PA Racing sono stati costantemente molto vicini al vertice, senza però trovare la zampata decisiva e concludendo dietro al vincitore, a poco più di tre secondi, ma con distacchi che sono stati anche di pochi centesimi. Anche il bergamasco Alessandro Perico, con Turati alle note, pure loro su Škoda Fabia R5, ovviamente PA Racing - la vettura boema ha occupato le prime undici posizioni della classifica assoluta, quasi in un monomarca di vertice - sono stati per un lungo tratto in lizza per la vittoria, vicinissimi al leader Ciuffi. Due testacoda, uno nella prima tappa, costato sette secondi, e l'altro nel finale, più dannoso in termini di tempo perso, lo hanno costretto ad un rush finale, per recuperare, con successo, il terzo gradino del podio. Questo a spese del reggiano Gianluca Tosi, con Del Barba, con la Fabia Gima Autosport, tornato ad occupare quel quarto posto, in pratica suo fin dal via, e non più in discussione dopo che una doppia foratura, ad inizio seconda tappa, ha allontanato dalla lotta il massese Gabriele Ciavarella, con Rombi alle note, con la Volkswagen Polo R5 HK. Strafelice di un quinto posto, ottenuto in rimonta, il locale Federico Santini, con la sorella Tatiana, in pratica, al debutto al suo fianco alle note, che dopo una prima tappa con gomme inadatte, sostituite le coperture, ha alzato il passo nella seconda frazione, recuperando posizioni. Il migliore della Marcucci family, che qui corre in casa davvero, è stato Luigi, in coppia con Vellini, nono assoluto, mentre papà Andrea, con Gonnella a fianco, ha concluso undicesimo. Cose belle da un quartetto di equipaggi che occupa la classifica assoluta dal tredicesimo al sedicesimo posto. Il giovanissimo Matteo Fontana - seguito nella sua crescita agonistica da babbo Corrado e nonno Luigi - in coppia con Arnaboldi, ha scalato la classifica fino ad un davvero pregevole tredicesimo assoluto con la piccola Peugeot 208 R2, con cui ha staccato tempi notevoli. Dietro a Fontana l'esperto Federico Gasperetti, con Ferrari, che portava al debutto assoluto la nuova Renault Clio Rs Line TCE R1, in gara di sviluppo, ma di cui si è detto già colpito da erogazione e assetto. Quindicesimo assoluto Cristian Dal Castello, con Zanet, altissimi in classifica, come spesso in questa gara, con la piccola Peugeot 106 S16 gruppo A mentre al sedicesimo assoluto si è arrampicato Manrico Falleri, con Farnocchia alle note, che ha voluto onorare, con la presenza in gara, le sue vittorie al Ciocchetto nel 2001 e 2002, presentandosi con una ingombrante, ma fascinosa, Subaru Legacy storica, guidata con la solita tecnica spettacolare e veloce. Paolo Andreucci, con Maurizio Bimbi alle note, ritiratosi quasi subito per una toccata in tappa uno, con la Škoda Fabia R5, è rientrato in gara nella seconda, staccando ottimi tempi e onorando sportivamente le sue tre vittorie al Ciocchetto. ●

MICHELINI CHIUDE AL SECONDO POSTO

Sopra i Ciuffi in fuga per la vittoria al Rally di Ciocchetto. I due fiorentini hanno preceduto Michelini, sotto in azione

CLASSIFICA

30° CIOCCHETTO EVENT

Il Ciocco, 18/19 dicembre 2021

Assoluta: 1. Ciuffi-Ciuffi (Škoda Fabia R5) in 31'24.74; 2. Michelini-Perna (Škoda Fabia R5) a 3.68; 3. Perico-Turati (Škoda Fabia R5) a 23.26; 4. Tosi-Del Barba (Škoda Fabia R5) a 24.82; 5. Santini-Santini (Škoda Fabia R5) a 1'09.21; 6. Verbilli-Bonaiti (Škoda Fabia R5) a 1'16.01; 7. Gonella-Gonella (Škoda Fabia R5) a 1'23.04; 8. Tribuzio-Cipriani (Škoda Fabia R5) a 1'36.82; 9. Marcucci-Vellini (Škoda Fabia R5) a 2'28.51; 10. Tanozzi-Ambrogi (Škoda Fabia R5) a 2'32.24;

Ricordando Naddeo

SE N'È ANDATO A 82 ANNI DOPO UNA VITA NEL MONDO DELLE CORSE. È STATO CASCO D'ORO DI AS NEL 1971

di Mario Donnini

La sua carriera in monoposto, assai promettente, fu stoppata da un incidente all'avis ma questo non gli impedì di tornare protagonista a ruote coperte, nel Turismo e nel Civt Se n'è andato a ottantadue anni Giancarlo Naddeo, pilota romano simbolo della Golden Age e protagonista di una carriera lunghissima e prestigiosa, culminata con un secondo posto al Gp di Monaco di F.3 del 1971 con la Tecno dietro a Dave Walker e davanti a Patrick Depailler. Proprio in quell'anno, a fine stagione, Giancarlo veniva insignito del Casco d'Oro di Autosprint, ulteriore certificazione di una vicenda agonistica in grande ascesa e pronta a scalare le più alte vette dell'automobilismo, tanto che il superdirettore Marcello Sabbatini lo teneva in grandissima considerazione.

UN GRANDE A RUOTE COPERTE

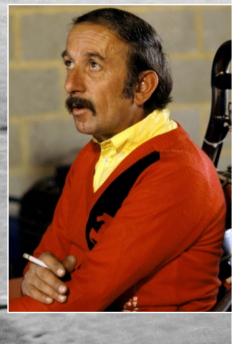
Giancarlo Naddeo, classe 1939, era stato fortissimo in monoposto, tanto da ricevere il Casco d'Oro 1971 e finire in cover di As, in alto. Aveva poi trovato la sua dimensione nella categoria Turismo

Una vicenda agonistica promettente assai e interrotta da un grave incidente all'Avus che però l'aveva visto tornare in pista ripartendo nel 1977. Era coraggiosamente e romanticamente tornato ricominciando dal monomarca Renault 5, risalendo al top ma nelle gare Turismo e dicendo la sua anche con i prototipi al volante di un'Alpine A441 privata motorizzata Renault, con la quale aveva preso parte anche alla 1000 Km di Monza in coppia con Sigala, a fine Anni '70. Comunque Giancarlo era un pilota soldato di mille guerre e di tutte le epoche. Era possibile infatti notarlo a inizio Anni '60 in gara velocissimo in kart - potrebbe essere tranquillamente considerato uno dei più gloriosi pionieri della categoria -, e anche nei monomarca Alfasud, quindici anni dopo, oppure impegnato nei trofei neve e ghiaccio. Qualsiasi occasione, in ogni stagione, era buona per correre. E anche nell'Autosprint di fine Anni '70, malgrado vicino ai quaranta, lo stesso Naddeo da Marcello Sabbatini veniva dati tra i probabili a tentare la qualificazione a un Gran Premio, perché la voglia, la classe, l'istinto a gettare il cuore oltre l'ostacolo in pista erano restati e per certi versi non l'avrebbero abbandonato mai. Con la Peugeot 205 GTI ha vinto due volte il Trofeo Gruppo N del CIVT e con l'Alfa 33 Gruppo A nel 1991 si è laureato campione italiano turismo assoluto. Proprio nel CIVT Giancarlo aveva trovato una nuova, stabile e apprezzatissima dimensione, riscoprendo il gusto di vivere il paddock, di curare i rapporti umani e anche di lottare in pista con gli avversari confermandosi sempre e comunque un protagonista. A ruote coperte con la Bizzarrini aveva corso al Mugello stradale e a Le Mans e intensa era stata anche la sua militanza nell'Euroturismo alternando negli Anni '80 Alfa Romeo Alfetta GTV6, Alfa Romeo 75, Maserati Biturbo. In fondo Naddeo non s'è mai davvero ritirato dalle competizioni, continuando a vievere fino agli ultimi giorni la sua inesauribile passione coniugata a un talento stupendamente espresso e in ogni caso che avrebbe meritato ancor più fortuna ai più alti livelli dell'automobilismo da corsa. ●

La Scirocco vista da Cuoghi

IL LEGGENDARIO CAPOMECCANICO DEBUTTA IN F.1 NEL 1963 CON UNA INEDITA MONOPOSTO GUIDATA DALLO STATUNITENSE SETTEMBER E REALIZZATA IN GRANDE ECONOMIA A DUE PASSI DA PICCADILLY CIRCUS. ECCO DALLA SUA VOCE UN'AVVENTURA MINIMALISTA MA PURE EROICA…

TRA I MARCHI DIMENTICATI E MAI REALMENTE APPROFONDITI E CONOSCIUTI NELLA F.1 DELLA PRIMA METÀ DEGLI ANNI '60 C'È LA SCIROCCO. EPPURE A QUESTA PICCOLA CASA È DOVUTO IL DEBUTTO IN F.1 IN VESTE DI MECCANICO DEL LEGGENDARIO ERMANNO CUOGHI, PRONTO A RIVIVERE L'AVVENTURA CON I SUOI ANEDDOTI DI PRIMA MANO, ALL'INTERNO DI UN'OFFICINA CHE LAVORAVA IN UNA LONDRA DA MITO…

POCHI SOLDI E TANTO CORAGGIO Nell'altra pagina, la Scirocco al Nürburgring nel 1963, qui con il pilota Tony Settember impegnato al Karussell. A destra un primo piano di Settember nell'abitacolo, la griffe Scirocco sul musetto della monoposto e, sotto, il meccanico Ermanno Cuoghi

di **Mario Donnini**

Muoversi all'interno della formula 1,5 litri, in vigore nei Gran Premi dal 1961 al 1965 significa imbattersi in realtà minuscole, praticamente sconosciute e ricche di colore e calore, anche se le immagini che le ricordano restano quasi puntualmente in bianco e nero.
Tra le marche più nascoste e interessanti, brilla, anche se non brilla eccessivamente, la Scirocco-Powell che balla due sole estati, nel 1963 e nel 1964, la seconda in veste privata, dopo che l'iniziativa ufficiale tramonta praticamente dopo i primi assaggi, non tutti fortunati anche se a tratti decisamente appetitosi.
I due esemplari Scirocco si basano strettamente su altrettante monoposto Emeryson Mark 2 rilevate, fatte modificare e ribattezzate dal ricco americano Hugh Powell che si prende carico di vacche e vitelli quando la fattoria chiude, rifondando di sua iniziativa un programma del tutto nuovo, da fine 1962.
Per chi e perché? Be', in linea coi favolosi Anni '60, per puro spirito di amicizia nei confronti del connazionale Tony Settember, classe 1926, nativo di Manila, nelle Filippine, e ben deciso a sfondare in Europa, malgrado si avvii a stare nella parte sbagliata dei trent'anni…

La base della Scirocco

La sede del nuovo marchio di F.1 da inizio 1963 svolge la sua attività a due passi dal pub Seven Stars a Gold Hawk Roas, a ovest di Londra, e questo si riflette simpaticamente nel simbolo del team che reca sette corpi astrali, a dare il giusto omaggio al luogo in cui meccanici, tecnici e piloti passano il tempo libero a bere birre e a giocare a freccette… Il telaio a traliccio in tubi monta un motore Brm V8 clienti fornito espressamente dalla Casa di Bourne. Lo chassis è il prodotto di un rilevante lavoro di modifica ed evoluzione che ha nello specialista Hugh Aiden-Jones il principale artefice, con tanto di irrobustimento del cockpit e una nuova carrozzeria che mostra un'accattivante livrea bianco e blu, ovvero i colori da corsa statunitensi, ovviamente in omaggio al team boss Hugh Powell e al primo pilota Tony Settember.
L'idea sarebbe quella di iniziare con l'International Trophy di Silverstone, con Tony Settember affiancato dal giovane messicano Pedro Rodriguez -, per poi tentare l'avventura nel mondiale al Gp più glamour, a Monaco, ma purtroppo entrambe le domande di iscrizione vengono rigettate. E così il team perde i primi mesi pagando lo scotto del noviziato e della assoluta mancanza di un curriculum sportivo pregresso, in una F.1 al momento piuttostoi sovraffollata…

Il debutto al Gp del Belgio 1963

Dai e dai, il giorno dell'esordio nel mondiale arriva in occasione del Gp del Belgio 1963 a Spa-Francorchamps, con Settember che porta in gara il telaio Sp-1-63. Avviatosi a fondo gruppo nel solito e ingeneroso quanto infame giorno di pioggia tipico del tracciato delle Ardenne, Tony riesce a restare un gara dopo un fuoripista, per farsi classificare ottovo alla fine. Niente punti iridati, che al tempo toccano ai primi sei, ma comunque arriva la soddisfazione di vedere la bandiera a scacchi al primo tentativo. Il successivo Gp d'Olanda deve essere saltato, perché la squadra resta in attesa del motore, in revisione alla Brm, e il rientro iridato non può avvenire prima del Gp di Francia a Reims, anche se dopo cinque giri lo stesso Settember, partito da fondo griglia, è già costretto al ritiro con un ammortizzatore kappaò.

POCA FORTUNA E BUON POTENZIALE

Sopra, Tony Settember in gara con la Scirocco nel Gp del Belgio 1963, quindi nell'altra pagina, eccolo in azione a Monza e, in basso, in pit-lane nel weekend del Gp di Gran Bretagna

In Gran Bretagna c'è pure Burgess

A questo punto le cose non sembrano per niente mettersi bene per la Scirocco, ma Hugh Powell ha fatto lo sforzo di costruire due monoposto e tanto vale usarle, a partire dal Gp più vicino alla sede, ossia quello di Gran Bretagna.

È così che a Silverstone accanto a Tony Settember col telaio Sp-1-63 si presenta anche Ian Burgess con la Sp-2-63, ma ancora una volta le Scirocco-Brm sono lente in prova e inaffidabili in condizioni corsa, con entrambi gli esemplari ritirati. E al Gp di Germania al Nürburgring il destino di entrambi i piloti schierati da Hugh Powell si ripete praticamente in fotocopia.

Sembra ormai una via non diversamente percorribile che in salita, ma arriva il Gp d'Austria, gara non valida per il mondiale, e le cose si mettono improvvisamente a girare per il verso giusto…

Miracolo in Austria!

La corsa non iridata in programma sull'aerodromo di Zeltweg diventa l'occasione inattesa per il grande riscatto della Scirocco, nella fattispecie quella guidata da Tony Settember, dopo che alla Solitude e a Karlskoga entrambe le monoposto erano di nuovo state protagoniste solo di deludenti ritiri.
Ma anche nella storia delle piccola Case può arrivare il momento della subitanea consolazione e in Austria a fine corsa Settember può godersi un incredibile secondo posto finale, dietro al vincitore Jack Brabham su Brabham anche se con l'incredibile distacco di cinque giri, visto che, manco a dirlo, si è trattato di una vera e propria gara a eliminazione. Solo quattro i classificati su 17 partenti, con Carel Godin de Beaufort terzo con la sua Porsche privata e quarto Chris Amon con la Lola-Climax del team Parnell.
Ovviamente nulla cambia nelle sorti della Scirocco-Powell, ma se non altro a futura memoria può restare questa giornata degna d'essere vissuta, che dà a tutti i membri del team qualcosa di buono da raccontare in futuro ai nipotini…

L'ingiustizia di Monza

E quindi si va a Monza per il Gp d'Italia, dove Tony Settember riesce a compiere la sua vera grande prodezza, riuscendo a qualificare la Scirocco e facendo meglio anche di Giancarlo Baghetti con la nuova e recalcitrante Ats, anche se poi, alla fine delle prove utili alla predisposizione dello schieramento di partenza appare l'italiano e scompare lo statunitense. Come e perché?
Semplice: su pressione degli organizzatori, che ovviamente hano tutto l'interesse di vedere in gara una machina italiana guidata da uno dei piloti tricolori più apprezzati, la Scirocco ha dato provvidenziale forfait, presumibilmente accontentandosi di una mancetta di gran lunga più corposa dello starting money… Quanto al secondo pilota Ian Burgess, nessun problema, perché i suoi tempi lo escludono largamente dalla griglia di partenza. Fine della storia, nel mondiale.
Per il team ufficiale Scirocco-Powell l'ultima occasione di stare in ballo è la gara non valida per il campionato in programma a Oulton Park a fine 1963, che vede alla fine Burgess ottavo e doppiato quattro volte mentre il motore Brm di Settember piega una valvola nei primi giri, lasciandolo ben presto a piedi.

La testimonianza preziosa di Cuoghi

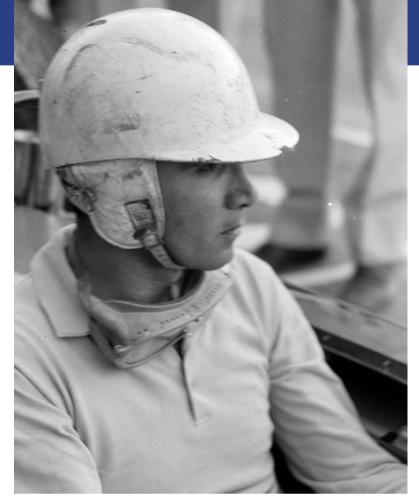
Questa non è solo una nostalgica rievocazione di un marchio dimenticato, ma una vera e propria gita nel tempo, tornando a ritroso e presi per mano da uno dei protagonisti diretti della piccola, minimalista e affascinante epopea della Scirocco, ovvero Ermanno Cuoghi, modenese, classe 1935.
Stranoto in tutto il mondo per essere stato il capomeccanico di Niki Lauda, ma al tempo tra i primi in tuta blu a trovare impiego e stima Oltremanica. Gustatevelo, perché la sua versione della storia Scirocco ha in sé tanti elementi di fascino e interesse. Sentiamolo: *«Tony Settember, il pilota e uno degli artefici della Scirocco, era mio amico e lo avevo conosciuto a Modena quando da giovanissimo lavoravo per la Stanguellini. Proprio con Settember e Hugh Powell avevo fatto il mio debutto sulla scena della F.1 nel 1962, con il pilota americano che aveva partecipato ai Gp di Gran Bretagna e Italia al volante della vecchia Emeryson, una monoposto non più competitiva. L'idea per il 1963 era quella di partire da zero, costruendo una monoposto del tutto nuova, appunto la Scirocco-Powell».*
Il racconto di Cuoghi prosegue rivelando particolari inattesi, sorprendenti e storicamente molto, molto interessanti: *«Certe volte leggo che la Scirocco era una Emeryson modificata e colgo l'occasione per smentire del tutto questa cosa. La Scirocco era una Formula Uno nata dal foglio bianco, forse la prima della storia nella quale non c'è neppure traccia dell'apporto di un tecnico o di un ingegnere. E sai perché? Perché la Scirocco l'avevamo creata e disegnata discutendo la sera in officina io, il pilota Tony Settember, il boss Hugh Powell e un paio di meccanici inglesi al nostro seguito. Parlavamo, disegnavamo a matita su un bloc notes e poi, pian piano, un pezzo dopo l'altro, la Scirocco nasceva. E, detto tra noi, la monoposto non era per niente male, ricca di intuizioni e novità molto intriganti e valide, per l'epoca. Ed era un bolide frutto della passione e delle competenze di quattro cagnacci che non avevano neanche studiato tanto, nella vita, mica di ingegneri veri e propri».*

OLTRE A SETTEMBER C'ERA BURGESS
Nel 19064 la Scirocco viene acquistata dal belga Pilette, sopra, ma nel 1963 accanto a Settember correva anche Burgess, che vediamo, sotto, davanti alla Brabham di Gurney nel Gp di Gran Bretagna 1963

Nei segreti costruttivi della Scirocco

Ovviamente Cuoghi può scendere nei particolari: *«La Scirocco nasce con un telaio completamente nuovo e uno schema di sospensioni del tutto originale, sia per quanto riguarda l'avantreno che per il retrotreno. Al tempo le Formula Uno adottavano puntualmente dei serbatoi di benzina messi al lato del pilota, ricorrendo in genere a due cinte di tenuta. Ebbene, la Scirocco no, seguiva un'altra strada: infatti aveva il serbatoio della benzina inglobato nel telaio, grazie a un ampio uso di meteriali di gomma. Tutto questo perché eravamo riusciti ad entrare in contatto con maestranze della Lockheed che ci avevano dato degli utilissimi consigli, in materia».*

Uno snodo fondamentale

Cuoghi prosegue piazzando un twist narrativo che da solo vale il prezzo del biglietto: *«Bisogna a questo punto aprire una parentesi molto importante, sennò non si riesce a capire uno snodo fondamentale nella storia della F.1. Nella prima metà degli Anni '60 la stessa Lockheed entra in crisi e manda a casa tanti meccanici e un'ampia parte di personale specializzato, che in Inghilterra viene riassorbito in gran parte proprio dalle squadre di F.1 e della*

Case che producono vetture da corsa. È uno dei motivi per cui a partire dalla metà degli Anni '60 si registrerà un grande salto di qualità nelle soluzioni costruttive delle monoposto: non solo si consolida l'uso della monoscocca ma viene perfezionato l'uso di alluminio per i telai e le strutture a nido d'ape per le scocche che fruiscono dell'alluminio stesso e dei fogli in honeycomb. In poche parole, con la Scirocco noi stiamo scoprendo un filone che poi diventerà la base tecnica e culturale del progresso di quelli che Enzo Ferrari chiamava assemblatori nella costruzione delle monoposto».

Piccadilly Circus detto Phigadilly

E poi, ovvio, c'è l'aspetto bello, quello folkloristico, che Cuoghi certo non nasconde: *«La verità è che l'avventura Scirocco resta bella e affascinante non tanto per i risultati, quanto per il contesto in cui nasce e si sviluppa. Io e il pilota Tony Settember eravamo grandi amici, ma amici veri. Per lui avevo lasciato Modena, migrando in Inghilterra e lanciandomi in un'avventura incredibile, che mi avrebbe dato neghi anni tanto, tantissimo, perché trampolino verso successive esperienze con Shelby e Wyer, quindi con sbocchi al top assoluto dell'autombilismo di allora. Ma al tempo non potevo sapere niente di tutto ciò e badavo a fare il meglio possibile cercando di impegnarmi, di imparare e anche di trarre cose positive da quell'esperienza. In fondo non si stava così male, perché avevamo la sede della Scirocco in uno dei primi sobborghi di Londra, a solo un chilometro da Piccadilly Circus, che, per ragioni che non starò ulteriormente a specificare, io avevo ribattezzato Phigadilly Circus».*

SETTEMBER IL SUO PILOTA N.1

Sopra, Tony Settember ai box e a lato e sopra, in azione con la Scirocco nel 1963. In alto a destra, Pilette con la Scirocco privata in gara a singhiozzo nel 1964, prima della fine delle corse per il piccolo marchio

Alla corte di Frank Williams!

E questo è niente, perché, come spiega Ermanno… *«Al tempo non potevo rendermi conto di certe cose incredibili, ma in seguito, con quello che viene definito il senno di poi, ho capito d'essere stato testimone di cose da far cadere la mascella. Di fronte alla nostra officina, ossia alla sede dello Scirocco, c'era un piccolo garage di un ragazzo ventenne, molto appassionato e piuttosto squattrinato, che si chiamava Frank Williams. Costui si dilettava a cercare di preparare una Fiat V8 e insieme a lui c'era tutta una schiera di monelli curiosissimi, tra questi il futuro pilota Piers Courage, che sarebbe poi morto nell'incidente della De Tomaso schierata dallo stesso Frank Williams, in occasione del Gp d'Olanda 1970, a Zandvoort. Ecco, tornando indietro con la memoria, mi sembra di rivederli, Frank e Piers che guardano con invidia e curiosità me e i mei amici meccanici che stiamo mettendo mano in officina sulle due monoposto Scirocco che avevamo realizzato con tanti sacrifici… E ricordo anche il primo giorno che le portammo in pista, ovvero il 23 dicembre 1962 a Silverstone per lo shakedown, ossia per il collaudo iniziale. Fu un giorno bellissimo per noi, ma anche l'inizio della fine. Perché per spiegare tutto il seguito dell'avventura Scirocco-Powell, basta dire che i soldi finirono praticamente subito e non ci fu possibilità alcuna di trare vantaggio dal potenziale che poteva avere la monoposto. Quando non ci sono soldi neanche per il catering, fai fatica a portare avanti collaudi ed evoluzione tecnica. È per questo che le Scirocco finirono ben presto in vendita e in pratica l'intera squadra venne messa in liquidazione, finendo in mano al miglior offerente».*

Il senso di tutto

Lo stesso Cuoghi riesce comunque ad inquadrare tutto ciò che riguarda il caso Scirocco all'interno di un panorama più ampio e degno di una sua precisa posizione, nella storia della Formula Uno: *«Da lì in poi tutto quello che accade, non ha più niente a che vedere con me e i mei amici. Diciamo pure che la nostra avventura era praticamente finita prima di cominciare. Eppure di bello tutta questa storia ha che narra di una Formula Uno ancora a dimensione umana, aperta praticamente a tutti coloro che hanno abbastanza creatività e coraggio da tentare. Per questo penso che la vicenda della Scirocco-Powell sia importante non tanto per ciò che la monoposto in sé ha ottenuto, ma per quello che incarna e rappresenta, ovvero il frutto di una categoria animata ancora da sportsmen allo stato puro, che con mezzi da dilettanti ma con uno spirito altamente professionale provano a misurarsi con e contro i grandi, riuscendo comunque a fare la loro dignitosa figura, mettendo in pratica anche qualche interessante soluzione sul piano tecnico».*

Si continua in salsa belga

La storia potrebbe finire qui, perché Hugh Powell ne ha abbastanza e decide di vendere tutto, compreso il terzo telaio appena costruito, che però viene subito riconvertito in una vettura Sport.

I nuovi acquirenti vengono dal Belgio e il pilota di riferimento è il veterano André Pilette (figlio di Theodore e papà di Teddy) che ha intenzione di prendere parti nella livrea gialla del Belgio a una serie di gare non iridate e a un selezionato programma di corse valide per il mondiale, nei colori della cosiddetta Equipe Scirocco Belge.

Pilette così si fa vedere per tre volte al traguardoi nelle gare non iridate, con un solo momento interessante e di rilievo, quando nella Aintree 200 viene colpito violentemente dalla Lotus del grande Jim Clark in fase di doppiaggio, con la vettura britannica che finisce distrutta a bordo pista e il campionissimo fortunatamente illeso.

Per qunto riguarda la presenza nel mondiale 1964, Pilette si ritira nella gara di casa a Spa Francorchamps e non riesce a qualificarsi nel Gran Premio di Germania al Nürburgring, terminando senza entusiasmo la sua avventura e, soprattutto, quella dell'ultima Scirocco ancora in gara.

ANCORA IN AZIONE TRA LE VETERAN

Sopra e nell'altra pagina, una delle Scirocco ancora oggi in pista, nelle gare per F.1 veteran. A sinistra, il suo pilota d'allora Tony Settember e, in alto, un modellino che raffigura la Scirocco nei colori originali del 1963

La sua ultima soddisfazione è quella d'aver preso parte a una bella mitragliata di corse non iridate, ovviamente più facili da abbordare, a Snetterton, Goodwood, Siracusa, Aintree e Pergusa, con un sesto posto a Goodwood come miglior risultato finale. La carriera agonistica nelle corse moderne finisce qui, per le Scirocco-Powell, ma in tempi recenti il restauro comopleto dei due telai utilizzati in Formula Uno da Settember, Burgess e dallo stesso Pilette porta al ritorno sui cambi di gara delle vetture, di nuovo nella livrea Usa a far bella mostra di sé. A dimostrazione del fatto che che certe volte anche le piccole iniziative hanno sufficiente creatività tanto da poter durare nel tempo, senza essere dimenticate. Rendendo grande onore al coraggio, all'inventiva e alle capacità tutt'altro che nascoste del gruppo formato da Ermanno Cuoghi e dai suoi amici. ●

La Chaparral perduta per Indy

LA FAVOLOSA MONOPOSTO DALLE FORME AVVENIRISTICHE CHE DOVEVA ATTACCARE PER IL MARCHIO DI JIM HALL LA 500 MIGLIA DELL'INDIANA A FINE ANNI '60 SEMBRAVA SVANITA PER SEMPRE, FINO A CHE VIENE RICONVERTITA IN F.5000 DA FRANZ WEIS. MEGLIO CHE NIENTE…

di Mario Donnini

LA CHAPARRAL RESTA UNA DELLE PICCOLE CASE DA CORSA PIÙ SORPRENDENTI E CREATIVE. ALLA FINE DEGLI ANNI '60 IL SUO BOSS JIM HALL PENSA ANCHE A UN ASSALTO ALLA INDY 500, MA LA MONOPOSTO, PUR REALIZZATA E MONTATA, NON AVRÀ SEGUITO. RITENUTA ORMAI PERDUTA, SARÀ SCHIERATA E RICONVERTITA IN F.5000 DA FRANZ WEIS, SENZA CLAMORI...

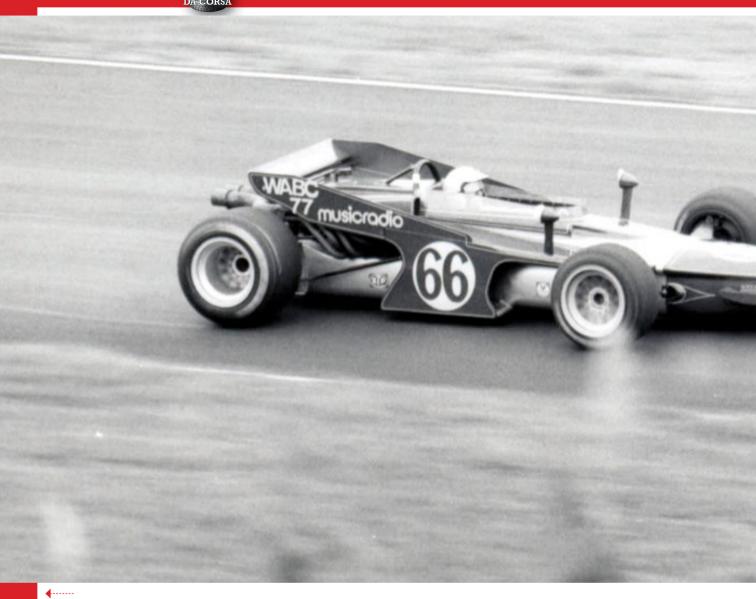
Questa è la storia di una delle macchine da corsa più misteriose e fantomatiche mai costruite. Il fatto che compia mezzo secolo esatto è forse il pretesto buono per riportarla alla luce, sorta di monumento ormai dimenticato alla creatività infinita e spettacolare di Jim Hall, petroliere texano, ex pilota di F.1 e, soprattutto, creatore, artefice e sognatore concretissimo delle mirabolanti Chaparral, senz'altro le racing car più oniriche e spettacolari degli Anni '60 e '70.
Ma qui non si parla, come si fa di solito, dei suoi progetti più roboanti e spettacolari, come la Bestia Alata che venne in Targa Florio nel 1967, partecipando a tutto il mondiale prototipi, o la 2J col ventilatore, ovvero la 2K ad affetto suolo, al top nella Indy 500 su progetto di John Barnard, bensì della creatura più oscura e misteriosa in tutta la saga di Jim Hall, ovvero la vettura inizialmente destinata ad assaltare proprio la classicissima gara dell'Indiana ma ben dieci anni prima, in proiezione 1966, con i soliti e solidi appoggi della General Motors.

Un progetto restato appeso

Stavolta il salto indietro nel tempo è bello rilevante, perché bisogna risalire appunto addirittura al 1966, ovvero a quando il tecnico Don Gates alla Chevrolet Racing&Development prefigura e quindi disegna nei dettagli la GS-III, una monoposto dalle linee avveniristiche concepita a scopo puramente sperimentale per diventare la base griffata General Motors di un successivo e presumibilmente imminente programma della stessa Chaparral in chiave 500 Miglia di Indianapolis.
I disegni sono molto interessanti e stimolanti, la realizzazione ha tutti i crismi per apparire più che promettente, ma in quel momento in casa Chaparral sono alle prese con gli impegnativi programmi sportivi relativi alle vetture a ruote coperte 2C e seguenti. E così l'idea della monoposto destinata alla classicissima dell'Indiana resta inevitabilmente in secondo piano, mentre i mesi e addirittura gli anni passano veloci.

FRANZ WEIS PILOTA E... SALVATORE
Sopra, il pilota Franz Weiss al fianco della ex Chaparral per Indy riconvertita a F.5000. Sopra a destra, il suo aggressivo aspetto frontale nonché laterale, a sinistra, nella foto grande, eccola nel paddock in uno dei due weekend della sua seconda e minimalista carriera. In basso, il costruttore Jim Hall

Sorprendente riadattamento

Però la monoposto, se non altro, alla fine viene realizzata nei ritagli di tempo, anche se ovviamente non si trova il modo di svilupparla, fino a che in pieno 1971 Franz Weis, meccanico personale del boss Jim Hall e anche test driver oltre che specialista dei motori, chiede il permesso di utilizzare scocca e carrozzeria per portare avanti una riconversione in F.5000.
In quel momento la Chaparral vive una fase di stasi e riflessione, dopo l'abbandono dei progetti a ruote coperte, anche a seguito della pronuncia di censura della Federazione Internazionale rispetto alla 2J col ventilatore.
Morale della favola, in un momento di malinconica pausa come questo, il buon Weis ha buon gioco e riesce a mettere le mani sulla ex favolosa Chaparral per Indianapolis, che viene a bella posta dotata di un motorone stock block e adattata alle esigenze della F.5000 Nordamericana, ossia in quello che viene al tempo ufficialmente denominato US

SCCA L&M Continental F.5000 Championship, facendo la sua primissima apparizione in un terreno di gara in occasione della gara di Donnybrook.
Fin dalla sua prima comparsata, la vettura si distingue per un'aerodinamica molto originale e aggressiva, con un muso appuntito e a pallottola, la presenza di una piccola ala anteriore e un posteriore molto carenato, con un'ala a sua volta decisamente inedita. La motorizzazione invece non ha niente di particolare perché la Chaparral utilizza un classico motorone Chevrolet stock block, mentre il cambio montato è un DG300 Hewland.

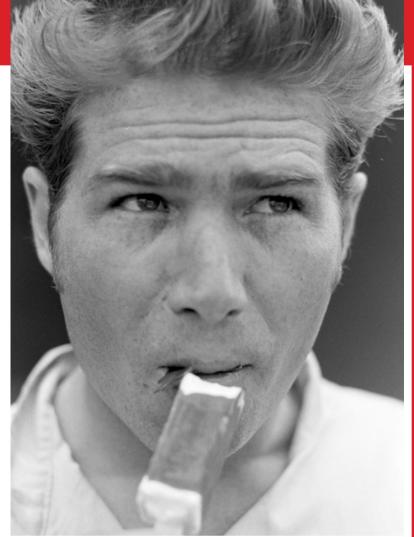
POCHE E ANONIME COMPARSATE
Sopra, Franz Weis in gara con la Chaparral ex F.Indy. A destra, il posteriore della momoposto, vista in full frontal al paddock. in alto, il suo costruttore Jim Hall sembra seguire distrattamente la storia gustando un gelato...

Un debutto non irresistibile

Franz Weis in omaggio alla tradizione di casa Chaparral tanto per cominciare si presenta sfoggiando l'amato numero 66, anche se tutto il resto segue vie e esiti decisamente minimalisti. Ovviamente lo stesso Weis non può contare su nessun aiuto dalla Casa madre e in pratica è costretto a fare quasi tutto da solo. Il 15 agosto 1971 appunto a Donnybrook, settima gara della serie, l'inattesa e sorprendente avventura ha inizio.

In particolare, qui si parla del Minnesota Gp weekend a Brainerd e in questo caso in pole position c'è l'inglese David Hobbs con la sua McLaren M10B a motore Chevrolet con un tempo di 1'31"739, mentre Franz occupa il 21esimo posto nello schieramento di partenza, con un crono di 1'39"973 su una griglia complessiva composta da trenta monoposto.
Franz non riesce a completare la prima manche visto che al 19esimo giro è costretto a fermarsi con problemi al motore e si piazza 22esimo nella classifica finale del weekend, avendo inanellato solo 47 dei 60 giri complessivi. La gara è vinta da Brett Lunger davanti a Eppie Wietzes e a Lothar Motschenbacher, su Lola T192 e McLaren M18, ovviamente tutte motorizzate Chevrolet.

La prova d'appello non entusiasma

Dopo una pausa di un weekend, lo stesso Weis torna alla carica con la monoposto in occasione dell'ottava gara di campionato che si disputa a Lime Rock, il 6 settembre 1971, che è anche la prova di chiusura stagionale per la categoria.

Il campione dell'anno è David Hobbs con la Hogan Racing McLaren M10B Chevrolet, che per l'occasione fa segnare ancora una volta il miglior tempo in prova. Nel frattempo Franz Weis riesce a qualificare dignitosamente la fantomatica Chaparral ex Indy in tredicesima posizione, in uno schieramento di partenza composto in tutto da ventotto monopoposto.

Il suo crono sul giro è di 53"276 che non è neanche poi così malaccio se comparato con quello di 50"475 dello stesso Hobbs. Weis in qualifica ottiene cioè una dignitosa tredicesima piazza e il distacco dal poleman scende dal 9% al 5%, ma tutto il resto ha davvero breve durata, perché lo stesso Weis è già fermo al primo giro della corsa, per un crash.
La partecipazione in effetti finisce davvero in un soffio e per la Chaparral di F.5000 purtroppo non ci saranno prove d'appello dopo la gara vinta dal solito Hobbs davanti a Sam Posey su Surtees TS8 Chevrolet e a Skip Barber al volante di una March 711-Ford, ovvero la monoposto di F.1 con la quale ha preso parte anche a qualche gara del mondiale.

Il destino della Chaparral a Indy

Hall e il marchio Chaparral torneranno presto alle corse, combinandosi con Carl Haas, importatore Lola per il Nordamerica.
Il petroliere texano, classe 1935, avrà quindi la gioia di vincere la Indy 500 schierando per Al Unser, una Lola-Cosworth DFX nel 1978, per poi far realizzare allo stesso tecnico John Barnard la Chaparral 2K, nota come la prima F.Indy a effetto suolo, la quale si aggiudicherà alla grande la 500 Miglia di Indianapolis con Johnny Rutherford nel 1980, coronando il sogno risalente alla prima monoposto concepita dalla GM nell'ormai lontano 1966 e portata appunto in gara da Weis in due sole competizioni di F.5000, prima di sparire presumibilmente per sempre.

Dove è finita la Chaparral di F.5000?

Quanto alla Chaparral F.5000 già incidentata e subito fuori causa, il danno non è neanche piccolo perché il pilota-team manager non ha i soldi per riparare la vettura che resta in tale stato per molto tempo, da lì in poi di fatto non tornando mai più in gara in un racing weekend e finendo quindi la sua carriera dopo due fugaci e anonime apparizioni.
Ciò che resta della fantomatica Chaparral F5000 pare che sia nascosto da qualche parte, ma nessuno sa dove e come o a casa di chi. Ormai è un mistero bello e buono, perché la monoposto non compare da mezzo secolo e sono poche le speranze di rivederla ancora e tantomeno in condizioni decenti o da restauro effettuato.

Di certo, volendo azzardare un'ipotesi, la vettura, presumibilmente smontata, dovrebbe ancora essere alloggiata in uno dei locali di Jim Hall, il quale, a inizio anni '90, a un appassionato che ne chiedeva specificatamente notizie, rispondeva d'essera ancora a tutti gli effetti proprietario della Chaparral di F.5000, senza voler aggiungere alcuna volontà di rimetterla in sesto.
E questo aggiunge ancora più fascino alla sua storia, perché si tratta di una delle monoposto meno viste della storia all'interno di una vicenda agonistica che l'ha vista più volte al centro dell'attenzione, prima come concept Chevy, quindi come realizzazione Chaparral e infine quale riadattamento in F.5000 di Weis. Una lady da corsa particolare, agognata assai, bella, affascinante mai mai all'altezza dei sogni dai quali era stata originata. ●

UNA MONOPOSTO DAL DESTINO AVVERSO
Sopra, la ex Chaparral con Weis in piedi. A lato, una Chaparral Can-Am e, in alto e all'estrema destra, Jim Hall ai bei tempi e in un'immagine recente. Al centro, una rara immagine della ex Chaparral di F.Indy in gara nella F.5000 Usa

AL DI LÀ DI POLEMICHE E STRASCICHI DI INUTILE LIVORE

Onore a Max per il titolo vinto

Onore a Verstappen per avere guidato, al di là di certi atteggiamenti aggressivi, divinamente per tutto l'anno. Quello che mi fa pensare è l'esito della gara deciso solo all'ultimo giro. Premettendo che se fossero stati tre nulla sarebbe cambiato perchè l'olandese con le rosse avrebbe vinto comunque ma ho l'impressione che Liberty Media abbia pensato più allo show a beneficio dei milioni di telespettatori che allo sport. Queste sono le cose che piacciono agli americani ed è brutto vedere come lo sport si debba piegare al business. Scrivo mentre è pendente il reclamo Mercedes (Wolff non sa perdere al contrario di Hamilton) e magari tutto cambierà da qui a poche ore ma penso proprio che ciò non può accadere. Non accadrà. Sennò sarebbe la definitiva perdita di credibilità della Fia, eventualmente. Ultima riflessione: complimenti a Carlos Sainz che a primo anno a parità di macchina si è messo dietro il predestinato che quest'anno a parte qualche sprazzo l'ho visto un poco perso.

Daniele Sinatra

L'APOTEOSI ANCHE MORALE DI VERSTAPPEN

Il 33# si è riscattato ad Abu Dhabi

Sto leggendo l'ultimo numero di Autosprint e, mentre concordo in pieno sul giudizio pessimo relativo a Mr Michael Masi (d'altronde che fosse inadatto al ruolo lo si era già un pochino intuito, eh?), ancora una volta resto stranito da quella che sulle pagine della rivista è ormai da tempo una aprioristica assoluzione nei confronti di Verstappen, qualsiasi infamata combini...

L'elenco, ormai lunghissimo, (condito da epiteti rivolti a chi fa lo stesso con lui, compreso un gravissimo "mongolo", espressione imperdonabile per tutti, ancor di più per un personaggio in vista come lui), si è arricchito in Arabia con i reiterati tentativi di resistere ai sorpassi di Hamilton semplice ente andando di sportellate.

Sono tifoso delle rosse, ma tra i due non ho dubbi: ax, per quanto straordinario pilota, non è degno di diventare campione del mondo.

Marcello Resta

Come ha potuto vedere, il finalone di Abu Dhabi ha restituito un Verstappen forte, tosto, velocissimo e anche fortunato ma in ogni caso scevro da scorrettezze decisive e tale da meritare il mondiale vinto. E tutto è bene quel che finisce bene, con tutto rispetto per Lewis che meritava non di meno, ma che alla fine non è stato altrettanto fortunato...

A PROPOSITO DELLE IMMAGINI DI IMOLA 1994

Le foto di Ayrton ferito non si toccano

Ve l'ho già scritto anni fa, è imbarazzante per un giornalista professionista l'elogio dell'autocensura: la foto di Senna morente nell'abitacolo andava pubblicata anche perchè avrebbe portato un contributo importante per comprendere la dinamica della tragedia. Non c'entra nulla il sensazionalismo e men che meno l'amicizia, è solo l'abc della professione: i vecchi capicronisti dicevano al pivellino «*e porta sempre in redazione la foto anche la più truce*». E non si possono trattare i lettori come bambini scemi, il giudizio lasciamolo a loro.

Paolo Poletti

Cosa? No, noi siamo di un'altra scuola. Quella di Carlo Cavicchi e Angelo Orsi, coloro che ci hanno giornalisticamente allevati e consigliati da quasi trenta anni a questa parte. Una scuola che si basa sugli assunti di Indro Montanelli quando diceva che l'orrore nulla aggiunge alla verità. Quelle foto nessuno le ha mai invocate, rimpiante e desiderate, tranne lei. E tantomeno noi. Stia tranquillo, non le vedrà mai nessuno, perché niente potrebbero dare se non infinita tristezza che s'aggiunge a quella già provata da ciò che la sorte volle.
Rispetto per Ayrton, per la sua famiglia e per chi continua ad amarlo. Questi erano, sono e resteranno i nostri valori. Mi e ci creda.

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA Certificato ADS n. 8828 del 5/5/2021